

FACULTE DES LETTRES DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

CLEVELAND (OHIO)

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE URBAINE

THÈSE

*Présentée pour le Doctorat d'Université devant la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris*

PAR

Agnès DUREAU

Licenciée es Lettres

Professeur de Français à la " Western Reserve University " (Cleveland)



PARIS

JOUBE & C^e, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1925

ERRATA

Pages	lignes	au lieu de	lire
8	17	Wittlesey	Whittlesey
8	30	Demangéon	Demangeon
17	note	Whittlesey 21	Whittlesey 22
18	26	\$ 1 200.00	\$ 1.200.000
24	note	Kennedy 9	Kennedy 8
25	note	Whittlesey 21	Whittlesey 22
30	note	Whittlesey 21	Whittlesey 22
43	17	270 m.	240 m.
51	23	origine glacière	origine glaciaire
77	14	Kosciusko	Kosciuszko
90	22	annexé 1912	annexé en partie 1912
90	23	annexé 1914	annexé en partie 1914
163	8 et 9	interrurbain	interurbain
191	7	Fagler	Flagler

1871

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

FACULTÉ DES LETTRES DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

CLEVELAND (OHIO)

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE URBAINE

THÈSE

*Présentée pour le Doctorat d'Université devant la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris*

PAR

Agnès DUREAU

Licenciée ès Lettres

Professeur de Français à la " Western Reserve University " (Cleveland)



PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

—
1925

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A MA MÈRE

INTRODUCTION

Pour nous autres Français, l'Amérique est encore un peu le mystère ; certes la guerre nous a rapprochés d'elle, mais pour bien connaître un peuple, pour le bien comprendre et pouvoir gagner sur lui quelque influence, il faut le voir chez lui, et trop peu nombreux, semblent-il, sont les Français qui vont à l'étranger. Pourtant on leur fait généralement aux Etats-Unis un accueil cordial. A Pittsburgh où nous avons passé une année à la « Carnegie Library School » ; à Cleveland, où depuis quatre ans nous enseignons le français à la « Western Reserve University », partout nous n'avons eu qu'à nous louer de l'hospitalité et de la courtoisie de nos alliés. C'est en vivant au milieu d'eux que nous avons appris à les aimer davantage et que l'idée nous est venue d'essayer de les faire un peu mieux connaître chez nous.

L'Amérique est un pays neuf, l'Américain est jeune ; quand nos villes étaient déjà prospères et riches d'un long passé, celles de là-bas n'étaient encore que des hameaux, ou même tout simplement, n'existaient pas. Nées très tard, elles se sont développées très vite et leur croissance nous semble quelque chose de prodigieux.

Entre toutes ces villes américaines, Cleveland nous a paru caractéristique : toute petite d'abord, puis bientôt très grande, mais avec un développement constant. Ville-type dans son évolution, elle l'est aussi dans son peuplement ; et s'il est vrai que toutes les races, toutes les nationalités se sont réunies pour former le peuple américain, Cleveland nous en offre un frappant exemple. Elle nous montre par surcroît, l'union intime qui existe entre la géographie et l'histoire puisque c'est en grande partie à ses conditions naturelles que Cleveland est redevable de sa prospérité.

Nous avons reçu dans les diverses bibliothèques de la ville, notamment dans celle de la « Western Reserve Historical Society » l'accueil le plus courtois et nous y avons trouvé un grand nombre d'ouvrages et de documents, en particulier les excellentes histoires de Cleveland de MM. Wittlesey, Kennedy, Orth et Avery ; les brochures publiées sous les auspices du Comité d'Américanisation de Cleveland sur la population étrangère de la ville et toutes celles de la Chambre de Commerce touchant le port, les moyens de transport et l'industrie. M. Hyde, chef du département de Géologie au College for Women de Western Reserve University, nous a fourni d'utiles renseignements, de même que plusieurs directeurs de services publics et d'usines.

Mais en parlant de tous ceux qui nous ont aidée c'est un devoir pour nous de mentionner tout particulièrement M. Wm. Gregory, chef du département de Géographie à la « Cleveland Normal School » et à la « Cleveland School of Education », et surtout M. A. Deman-

géon, professeur de Géographie à l'Université de Paris, notre maître de jadis, et dont les conseils nous ont été si précieux et nous ont permis de mener à bien notre travail. Qu'il nous soit permis de leur offrir l'hommage de notre plus sincère reconnaissance.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CHAPITRE PREMIER. — Les débuts de l'histoire de Cleveland	15
L'ancienne concession au Connecticut. — La Réserve de l'Ouest. — La Connecticut Land Co. — Expédition de Moses Cleaveland, 1796. — Fondation de Cleveland. — Premiers colons. — Deuxième expédition 1797. — Vie des pionniers. — Premier « town meeting ». — Nouveau traité avec les Indiens. — Cleveland, chef-lieu du Comté de Cuyahoga. — Guerre de 1813 ; conséquences pour Cleveland. — Première société religieuse. — Premier journal. — Ouverture du canal de l'Ohio ; conséquences. — Cleveland au rang de cité. — Cleveland vers 1837.	
CHAPITRE II. — Conditions naturelles de Cleveland	38
1° Site et topographie	38
Le sous-sol. — Le glacier quaternaire ; conséquences. — Le sol. — La berge du lac. — La plaine. — Les hauteurs. — La rivière.	
2° Climat	46
Température. — Vents. — Précipitations. — Conséquences économiques.	
3° Les Campagnes	51
Au temps des pionniers. — Aspect actuel.	
CHAPITRE III. — Le peuplement de Cleveland	58
Les premiers colons. — Les émigrants. — Les colonies étrangères. — Eglises et écoles. — Journaux. — Sociétés. — National halls. — Américanisation jusqu'en 1911 ; piètres résultats. — Américanisation depuis 1911.	

CHAPITRE IV. — La croissance et la vie matérielle de Cleveland	83
1° Le développement de la ville	83
Superficie primitive. — Annexions. — Superficie actuelle.	
2° La circulation intérieure	92
Rues. — Moyens de transport (omnibus et tramways). — Ponts.	
3° Le service des eaux	100
Débuts. — Développement. — Système actuel.	
4° Les embellissements et les parcs	107
Débuts. — Période de création 1893-1917. — Période d'extension.	
5° Administration	120
Débuts: La town, puis le village. — La cité. — Réforme de 1894; le plan fédéral. — Réforme de 1913. — Charte de 1921-1924.	
CHAPITRE V. — Les voies de communication et les transports	127
1° Les routes	127
Débuts. — Service postal. — Construction des routes. — Moyens de transport.	
2° Le lac et le port	132
I. Le lac: Facteurs géographiques. — Port extérieur. Développement. — Port intérieur. — La rivière et les docks.	
II. Le trafic du port: Débuts; le canal. — Développement. — Les compagnies de navigation. — Importations et exportations.	
3° Les chemins de fer	154
Débuts et développement. — Système actuel. — Gares. — Réseau interurbain. — Autobus. — Importations et exportations. — Tonnage total depuis 1895.	
CHAPITRE V. — Les Industries de Cleveland	167
1° Débuts et développement	167
Facteurs géographiques. — Le Canal de l'Ohio. —	

Conséquences pour Cleveland. — Débuts de l'industrie. — Découverte des mines de fer et de charbon ; conséquences. — Essor industriel ; causes et résultats.	
2° Industries métallurgiques.....	177
Généralités. — Fonderies et aciéries ; fabriques de machines. — Constructions navales. — Automobiles.	
3° Le pétrole.....	190
Découverte et utilisation. — Couleurs et vernis. — Gaz naturel.	
4° Industries textiles.....	196
Industrie du vêtement. — Fabriques de couvertures.	
5° Les autres industries.....	201
Industries électriques. — Industrie du bâtiment. — Industries alimentaires. — Divers.	
6° L'Industrie à Cleveland en 1925.....	208
Conclusion.....	211
Bibliographie.....	215

TABLE DES ILLUSTRATIONS

	Pages
I. Le relief du sol (Carte).....	39
II. La vallée du Cuyahoga et son débouché dans le lac (Carte).....	45
III. La population de 1870 à 1923 (Graphique).....	60
IV. Distribution des groupements ethniques (Carte).....	69
V. Le développement en superficie (Carte).....	91
VI. La vallée du Doan Brook et son débouché dans le lac (Carte).....	114
VII. Les parcs (Carte).....	115
VIII. Les importations de minerai de fer 1880-1922 (Graphique).....	151
IX. Le port et les chemins de fer (Carte).....	153
X. Sommes déposées dans les banques 1887-1923 (Graphique).....	175
XI. Valeur des produits manufacturés 1900-1920 (Gra- phique).....	177
XII. Les dix grandes industries (Graphique).....	209

CLEVELAND (OHIO)

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE URBAINE

CHAPITRE PREMIER

LES DÉBUTS DE L'HISTOIRE DE CLEVELAND

L'ancienne concession au Connecticut. —
De petites causes ont souvent de grands effets. Qui pourrait croire que Cleveland dût sa naissance, même indirectement, à la libéralité d'un roi ? Certes, lorsqu'en 1662 le roi Charles II fit don à la colonie du Connecticut d'une immense bande de terre, étendue de la baie Narragansett (1) au Pacifique, entre les quarante et unième et quarante-deuxième parallèles, il ne se doutait guère qu'un jour viendrait où la colonie fonderait sur une partie des terres ainsi allouées un « Nouveau Connecticut ». Il se passa en effet plus de cent ans avant que la colonie songeât à utiliser le don du roi, don qui semblerait excessif, si l'on n'avait de forts grands doutes sur la précision des connaissances géographiques de Charles II.

Ajoutons, d'ailleurs, que les terres de l'Ouest, que

1. La baie Narragansett est un bras de mer situé sur la côte de l'Atlantique-Nord ; long de 55 kilomètres environ, il entoure plusieurs îles, dont la plus importante est celle dite « Rhode Island ».

lui et les autres rois distribuèrent si généreusement, ne leur appartenait pas ; les Indiens les occupaient et parmi eux, la *Confédération iroquoise des six nations* régnait en maîtresse sur les bords du lac Erié. Après eux, les Français pouvaient s'arroger sur ces terres le droit du premier occupant, puisque c'est un des leurs, Robert Cavalier de la Salle qui, en 1679, visita le premier les bords du lac Erié et descendit le Mississippi d'où il ne devait jamais revenir. Moins d'un quart de siècle plus tard, les « traitants » français établissaient des forts et des postes commerciaux dans toute la région notamment à Détroit (Fort Pontchartrain) en 1701 ; Erié (Presqu'île en 1741 ; Sandusky, en 1750. On dit même qu'ils avaient aux environs de 1755, un petit poste au confluent du Tinker's creek et du Cuyahoga.

Toutefois, ce n'étaient là que des postes isolés comme l'étaient ceux que les Anglais établirent, à leur tour, surtout après le traité de Paris de 1763. Les Indiens étaient encore puissants quoiqu'ils dussent à plusieurs reprises faire des compromis avec les Blancs. C'est ainsi qu'en 1768, la Confédération iroquoise céda aux Anglais par *le traité de Fort-Stanwix*, dans l'Etat de New-York, « toutes ses possessions au Sud de l'Ohio et de l'Allegheny, mais se réserva les terres situées au Nord et à l'Ouest des dites rivières ». C'est en vertu de cet accord que « lorsque les limites des Etats-Unis furent discutées à la fin de la Révolution, les délégués britanniques insistèrent pour que l'Ohio servît de frontière à l'ouest... Franklin se montrait disposé à y con-

sentir, mais ses collègues ne voulurent pas en entendre parler »... (1)

Le nouveau pays voyait déjà dans les terres de l'Ouest un champ d'activité magnifique et ne voulait pas de limites à sa future expansion.

C'est alors que le Connecticut, exhumant l'ancienne charte octroyée par Charles II, voulut proclamer ses droits sur les terres qui lui avaient été données, mais il se heurta à une opposition formelle des autres Etats en particulier de ceux de New York, Virginie et Pennsylvanie qui, eux aussi, se targuaient de droits plus ou moins établis sur certaines des terres revendiquées par le Connecticut.

La Réserve de l'Ouest. — Devant cette opposition des autres Etats, le Connecticut dut s'incliner et, le premier mars 1784, renonça, en faveur du gouvernement fédéral, à tous ses droits sur les terres de l'Ouest, à l'exception d'une bande de terre, d'une longueur de 193 kilomètres (à partir de la frontière pennsylvanienne) et d'une superficie d'environ 1.416.450 hectares sur les bords du lac Erié. Comme le Connecticut se « réserva » ce territoire, on substitua bientôt, au nom de *Nouveau Connecticut* qui lui avait d'abord été donné, celui de *Western Reserve* (La Réserve de l'Ouest).

Tout d'abord, le gouvernement fédéral refusa d'accepter cet arrangement, il ne le fit qu'en 1800 et à la condition expresse que le Connecticut n'aurait sur les terres qu'il se réservait ainsi que les droits d'un simple

1. Whittlesey, 21, p. 71.

particulier et aucune juridiction politique ; le Connecticut dut accepter cette clause et la Réserve entière fut placée dans le comté de Trumbull.

Dès avant cette date, alors que la ratification fédérale était encore en suspens, la législature du Connecticut avait chargé un comité de trois membres de diviser la Réserve en townships de 9.320 hectares chacune et de les mettre en vente à raison de 1 dollar 25, l'hectare.

Le comité ne semble pas avoir été très actif, car aucun arpentage ne fut entrepris et le seul acheteur qui se présenta fut le général Samuel Parsons qui fit acquisition, en février 1788, de 9.710 hectares, appelés depuis le *Salt spring tract* à cause d'une source saline qu'ils renfermaient près de la rivière Mahoning (1).

Personne ne suivant son exemple, le Connecticut décida d'abord de faire un acte de générosité et, en 1792, préleva 202.350 hectares sur les terres de la Réserve et les distribua aux habitants des villages de Groton, Danbury, Fairfield, Norwalk et New London dont les « homes » avaient été brûlés par les Anglais pendant la guerre d'Indépendance, d'où le nom de *Firelands* (Terres de feu) qui leur fut donné.

La Connecticut Land Co. — Trois ans plus tard un nouveau comité de huit membres, représentant les huit comités du Connecticut, vendit le reste de la Réserve (2) à la *Connecticut Land Co* pour \$ 1,200.00, c'est-à-dire pour moins d'un dollar l'hectare, alors qu'au-

1. Le général Parsons mourut à l'automne suivant après avoir revendu seulement 1.618 hectares ; le reste retourna à l'Etat qui l'avait vendu.

2. Il est difficile d'évaluer exactement la superficie totale de la Réserve.

jourd'hui, un hectare en bordure de l'avenue Euclid à Cleveland vaut près de \$ 5.000.000. Cette compagnie se composait de trois administrateurs (trustees) : John Cadwell, John Morgan, Jonathan Brace ; d'un conseil de sept directeurs : Moses Cleaveland, Samuel Mather, Ephraïm Kirby, Oliver Phelps, Henry Champion, Samuel W. Johnson et Roger Newbury et de 35 « parties » dont quelques-unes comptaient deux ou trois membres.

Dès qu'elle eut acheté la Réserve, la compagnie s'occupa d'en tirer parti ; pour cela il fallait la diviser en *townships*, non plus de 9.320 hectares, mais de 6.472, et celles-ci en lots que l'on mettrait ensuite en vente, opération qui ne pouvait être faite que sur place. Une expédition fut donc décidée et Moses Cleaveland fut choisi pour en être le chef.

Expédition de Moses Cleaveland. — Moses Cleaveland descendait d'une famille d'origine saxonne dont on retrouve des traces très anciennes dans le Yorkshire. Un des membres de cette famille, Moses Cleaveland vint à Boston en 1635 et plus tard fonda avec Edward Winn la ville de Woburn dans le Massachusetts. Son descendant et homonyme qui devait avoir la gloire de fonder une ville beaucoup plus importante, naquit à Canterbury (Connecticut) le 29 janvier 1734. Après avoir terminé ses études à l'Université Yale, il fut capitaine du génie dans l'armée américaine, mais

M. Porter l'estimait à 1.396.520 hectares, le général Simon Perkins, disait 1.362.592 hectares, enfin Léonard Case l'établissait ainsi :

Terres de Feu : 200.970 hectares.

Connecticut Land Co 1.148.178 hectares (moins les 1618 du Salt spring tract déjà vendus par le général Parsons). Whittlesey, 21, p. 257.

pour assez peu de temps, car il préféra suivre la carrière politique et fut même membre de la législature de son Etat. Toutefois les services variés qu'il rendit dans la milice lui firent conférer dès 1796, le titre de général de la cinquième brigade. « C'était, dit M. Harvey Rice, un homme qui parlait peu et agissait beaucoup... Il était l'ami de tout le monde et tout le monde semblait l'aimer. C'était, de plus, un homme courageux au milieu des plus grands dangers et aussi adroit et habile qu'il était brave... » (1).

Le 19 mai, nous le trouvons à Albany, préparant l'expédition ; en juin, celle-ci se concentra à Schenectady, elle se composait de 50 membres, parmi lesquels on peut citer : Augustus Porter, géomètre et arpenteur principal ; Seth Pease, premier arpenteur ; Amos Spafford, J. M. Holley, Richard M. Stoddard, Moses Warren, géomètres en second ; Joshua Stow, commissaire.

Deux des membres emmenaient avec eux leurs femmes, c'étaient Job. P. Stiles et Elijah Gunn. Ceux-là, en effet, allaient dans la Réserve, non pour un court séjour, mais avec l'intention de s'y fixer.

L'expédition se divisa en deux groupes qui voyagèrent, l'un par voie d'eau, l'autre par voie de terre et se réunirent à Buffalo. Là une entrevue eut lieu entre le général Cleaveland et les représentants des Mohawks et des Senecas ; un accord fut conclu par lequel les Indiens renoncèrent à leurs droits sur les terres situées

1. Rice, 14, p. 24.

à l'Est de la rivière Cuyahoga, moyennant un paiement immédiat de \$ 1000 et la promesse d'une annuité de \$ 500 de la part du gouvernement fédéral (1).

Le pacte conclu, l'expédition se divisa de nouveau et, le 4 juillet, le groupe qui avait voyagé sur le lac Erié arriva en vue de Conneaut creek (2) qu'elle nomma Port Independence. La soirée fut consacrée à célébrer dignement et l'arrivée et la fête nationale qui coïncidaient si heureusement, puis, le lendemain, Cleaveland divisa ses subordonnés en petits groupes qu'il envoya commencer les travaux d'arpentage aux divers coins de la Réserve. Lui-même se réserva l'embouchure du Cuyahoga et il s'y rendit après avoir renouvelé avec les Indiens à Conneaut creek, l'accord signé à Buffalo. Il emmena avec lui quelques compagnons, parmi lesquels Mr et Mrs Stiles ; après s'être d'abord arrêtés à une rivière qu'ils prirent pour le Cuyahoga et qui n'était en réalité que le Chagrin, les voyageurs arrivèrent enfin à destination, le 22 juillet 1796. « Lorsqu'ils atteignirent la rivière bordée de marais, de roseaux et de hautes herbes, leur enthousiasme dut être quelque peu refroidi, écrit le colonel Whittlesey, dans son *Histoire de Cleveland...*, toutefois, quand ils eurent débarqué au pied d'un chemin tracé par les Indiens, Cleaveland monta sur une colline voisine et embrassa d'un coup d'œil les terres environnantes... Cette vue doit avoir ravivé son enthousiasme, plus que les marécages le long de la

1. Kennedy, 9, p. 32.

2. Ville sur la rivière du même nom, à trois kilomètres du lac Erié et à 110 kilomètres à l'Est de Cleveland.

rivière ne l'avaient abattu. De jeunes chênes aux têtes touffues ombrageaient le sol. Derrière eux, il y avait des buissons vigoureux, plantés dans un sol maigre, mais sec, et favorable à l'établissement d'une ville. Une plaine douce et unie s'inclinait insensiblement vers le lac dont on pouvait apercevoir à l'horizon les eaux bleues. Son imagination prit sans aucun doute un vol pardonnable dans l'avenir, quand une ville commerçante aurait remplacé la forêt dense que les vents du Nord avaient respectée, mais quelles que puissent avoir été ses prévisions, la réalité les a toutes dépassées ».

Fondation de Cleveland. — Cleveland resta peu de temps sur les bords du Cuyahoga. Il retourna à Conneaut le 6 août, où il fit un rapport aux membres de l'expédition qui y étaient restés. Quant aux arpenteurs, laissés au Cuyahoga, ils se mirent à l'œuvre et le 1^{er} octobre 1796, la première carte de la nouvelle township fut dressée par les soins d'Amos Spafford : une deuxième fut faite peu après par Seth Pease, toutes deux revisées, d'ailleurs, par Augustus Porter.

La nouvelle township, comme toutes celles de la Réserve (1) n'était alors connue que par son numéro

1. Les arpenteurs divisèrent les terres de la Réserve de la façon suivante : Ils tirèrent des lignes de longitude à une distance de 8045 mètres les unes des autres à partir de la frontière pennsylvanienne et parallèlement avec elle et les coupèrent par d'autres lignes, également espacées, qui portaient du quarante et unième parallèle comme base et remontaient vers le Nord jusqu'au lac Erié. Les lignes de longitude furent appelées « rangées » et numérotées, celles de latitude reçurent seulement un numéro d'ordre, c'est ainsi que Cleveland se trouva placée dans la douzième rangée à l'Ouest de la frontière pennsylvanienne et sur la septième ligne au nord du quarante et unième parallèle.

d'ordre. C'était en réalité la township n° 7 dans la douzième rangée. A son tour elle était divisée en deux parties :

I. — La *town* proprement dite comprenant 220 lots de 81 ares, chacun.

II. — Le territoire placé sous la juridiction de la *town*, divisé en lots de 405 et 4.030 ares environ.

Lorsque la première carte eut été dressée, on décida de donner un nom à la nouvelle ville et on adopta *Cleveland* en l'honneur de celui qui, le premier, en avait foulé le sol (1).

Premiers colons. — Le 18 octobre, les arpenteurs ayant terminé leurs travaux, retournèrent dans leur pays, laissant à Conneaut creek, Elijah Gunn et sa femme ; et à Cleveland, Job Stiles et sa famille, et un pensionnaire Jos. Landon qui les quitta bientôt. Ils occupaient alors une hutte de bois, pompeusement appelée « Pease's hotel » parce qu'elle avait servi, en quelque sorte, d'hôtel aux arpenteurs, lors de leur séjour dans la ville. Job Stiles, le premier habitant de Cleveland, était originaire du Vermont ; comme le fait remarquer M. Urann, dans son *Histoire de Cleveland*, si le Connecticut fut le premier propriétaire de la Ré-

1. On explique de deux façons la différence d'orthographe qui existe entre le nom du fondateur et celui de la ville ; les uns disent que lorsque le *Cleveland advertiser* parut pour la première fois, le format du journal se trouva trop étroit pour qu'on pût insérer le nom en entier et qu'on supprima alors la lettre « a » dans la première syllabe, d'autres prétendent que la lettre ayant été abîmée par un des imprimeurs du *Cleveland Herald* ne put être remplacée. Quoi qu'il en soit, c'est vers 1832 qu'on vit apparaître l'orthographe nouvelle.

serve, c'est le Vermont et le New Hampshire qui fournirent les premiers colons.

Avant de partir, les membres de l'expédition avaient fixé les conditions de la vente et du paiement des lots. Le prix des lots dans la town était de \$50, payés comptant, celui des lots dans la township, était ainsi qu'il suit : Lots de 404 ares 7 : \$ 30. Lots de 4.047 ares : \$ 100 ou 150 suivant le terrain.

On ne devait payer comptant que 20 0/0 du prix d'achat, le reste pouvant être versé en trois annuités avec intérêts : il était dit, aussi, que les acheteurs devaient s'établir sur leur lot dans le cours de l'année qui suivrait l'achat.

Ces offres ne parurent pas bien tentantes, très peu de lots furent vendus en 1796, et James Kingsbury, de New Hampshire, fut le seul à venir se fixer sur la Réserve cette année-là, et encore la compagnie lui offrit-elle gracieusement un lot de 40 hect. 47, parce qu'il était « le premier colon sans attaches avec la compagnie (1). »

James Kingsbury qui s'était d'abord établi à Conneaut creek, vint se fixer à Cleveland au printemps 1797, mais dès le début de l'automne, il évita les bords de la rivière où régnait la malaria et se réfugia sur les hauteurs. Son exemple devait être suivi par la plupart des premiers colons : Hawley, originaire du Vermont, arrivé à Cleveland en 1797 ; Rodolphe Edwards, venu en 1798, de l'Etat de New-York ; Edward Paine qui ne

1. Kennedy, 9, p. 52. Mrs Stiles reçut aussi un lot, parce qu'elle fut la première femme à résider à Cleveland. C'est là qu'elle mit au monde le premier enfant de race blanche né dans la ville.

resta qu'une saison à Cleveland et se transporta dans le comté de Geauga où il fonda Painesville.

Deuxième expédition. — En 1797, la Connecticut Land Co envoya une deuxième expédition dans la Réserve ; elle était dirigée par le révérend Seth Hart, plus « homme d'action qu'homme d'église » et avait Seth Pease pour géomètre principal ; vingt-trois colons s'étaient joints aux arpenteurs. Un événement presque aussi important de cette année 1797, fut l'arrivée de Lorenzo Carter. Natif du Vermont, il venait alors du Canada, où l'avait porté son esprit d'aventure ; arrivé à Cleveland, il y ouvrit une auberge dont l'importance est considérable dans l'histoire des premiers temps de la ville. C'est là que le révérend Seth Hart célébra, au mois de juillet 1797, le premier mariage de la Réserve, celui de la domestique des Carter et d'un jeune Canadien, c'est là aussi qu'eut lieu le fameux bal du 4 juillet 1801, dont nous reparlerons plus loin.

Lorsqu'une milice eut été créée en 1804, Lorenzo Carter en devint capitaine, puis, plus tard major. Parmi les Blancs et parmi les Indiens, sa parole faisait loi. « Le major Carter était loin d'être un homme querelleur, écrivait Ashbel W. Walworth en 1842. Je n'ai jamais entendu dire qu'il se fût battu à moins d'y être absolument forcé. Bon et généreux pour les pauvres et les malheureux, accueillant envers les étrangers, il se serait incommodé lui-même pour obliger un voisin, étant toujours au service de tous et de chacun, quand quelque injustice avait été commise (1). » Et le même nar-

1. Whittlesey, 21, p. 345.

rateur ajoute : « C'était un dicton dans tout le voisinage que le major Carter était toute la loi que Cleveland eût. »

Vie des pionniers. — On a du mal à se figurer actuellement ce qu'était alors la vie des premiers colons, vie de « labeur, de souffrance et de privations, éclairée par l'espérance » dit M. Harvey Rice, qui en a fait de saisissantes descriptions dans plusieurs ouvrages, notamment dans les *Pioneers of the Western Reserve* et les *Sketches of the Western life*. « La plupart des pionniers étaient pauvres d'argent, mais riches de courage et de force physique ; ils avaient du cœur et des bras. Ils emmenaient avec eux leur famille et quelques ustensiles de ménage dans une voiture recouverte d'une bâche (canvas-covered wagon) et trainée par des bœufs ou des chevaux... Le voyage était long et difficile : pendant plusieurs semaines, il fallait suivre les anciennes routes tracées par les Indiens et trop souvent d'étroits sentiers, boueux et cahoteux. En arrivant à destination, les colons devaient rapidement se construire une hutte en bois et défricher le sol environnant, au milieu de la forêt dense... D'année en année, les colons gagnaient à la culture de nouveaux acres de terre, jusqu'à ce qu'ils eussent obtenu une ferme prospère et pleine de bétail. Ainsi, à force de travail et de stricte économie, ils acquirent bientôt une propriété salubre en même temps que toutes les commodités de la vie. La hutte de bois fut remplacée par une ferme spacieuse et, en moins d'un demi-siècle, chaque coin de la Réserve fut marqué par les « homes » heureux de la vie civilisée (1). »

1. Rice, 14, p. 79.

Les premiers colons trouvèrent à Cleveland une forêt giboyeuse et ils apprirent vite des Indiens à chasser les bêtes sauvages et à leur tendre des pièges. Parmi les plus hardis chasseurs du temps, Lorenzo Carter était le Nemrod, et les produits de ses chasses nourrissaient bien souvent tout le voisinage.

Malheureusement, la forêt renfermait aussi nombre d'hôtes dangereux et indésirables comme voisins ; les serpents y pullulaient, d'autant plus nombreux que les « Indiens ne les tuaient pas, soit qu'ils les craignissent, soit qu'ils les aimassent (1) ».

Les loups étaient aussi fort nombreux et venaient parfois hurler jusqu'au près des maisons ; peu s'en fallut qu'ils ne dévorassent Samuel Huntington, un soir qu'il revenait seul, à cheval, de Painesville. A la hauteur de ce qui est maintenant la cinquante-cinquième rue, avec pour toute arme défensive un parapluie, il s'élança au galop et ne dut son salut qu'à la vitesse de son coursier.

Malgré ces ennuis, on vivait sans trop de peine, car avec du gibier, le poisson trouvé en abondance dans la rivière et les légumes qu'ils cultivaient, les pionniers avaient leur existence assurée. Au début, ils ne pouvaient obtenir de la farine que par les moyens les plus primitifs, en broyant les épis de blé ou de maïs entre des pierres, ou alors ils devaient faire un long voyage, jusqu'en Pennsylvanie, pour s'en procurer. C'est dans ce but que fut créée la première route de la Réserve,

1. *Annals of early settlers association*, n° 4, p. 751.

laquelle allait de Cleveland à Walnut Creek, en Pennsylvanie. Mais, en 1799, le major Wyatt et Wheeler W. Williams établirent un moulin à Mill creek aux environs de Cleveland et, désormais, les colons eurent facilement de la farine et du pain. Quant au sel, il fallait en faire venir à grands frais des sources salines du comté de Trumbull ou de celles de l'Etat de New-York par Buffalo (1).

Les habitations, au commencement, étaient fort rustiques ; c'étaient, en général, des cabanes mesurant environ 30 mètres carrés et qui servaient tout à la fois de chambre à coucher, de salle à manger et de cuisine. Le plancher était de terre battue ou parfois de planches plus ou moins bien équarries et entre les interstices desquelles une tête de serpent apparaissait parfois ; en guise de papier, on recouvrait les murs de vieux journaux, non sans avoir auparavant, comblé les crevasses avec de la paille, de la moussé ou quelquefois, mais c'était un luxe ! avec une sorte de mortier.

La cabane n'était éclairée que par une petite fenêtre, tendue d'un morceau de papier huilé à travers lequel filtrait une lumière diffuse (2) ; l'ameublement était aussi sommaire, la plupart des colons apportaient avec eux quelques ustensiles de ménage et quelques meubles ; ils faisaient le reste, en se servant du bois qu'ils trouvaient en abondance ; et plus d'une ménagère sut témoigner dans l'agencement de son « home » d'une ingéniosité remarquable. Cette même ingéniosité se révé-

1. Plain Dealer, *Story of Cleveland*, 1910.

2. Plain Dealer, *Story of Cleveland*, 1910.

lait dans la fabrication des vêtements ; tout comme dans les familles de patriarches dont nous parle la Bible, la femme filait le lin, cultivé sur les terres défrichées, et la laine des moutons. Les peaux de bêtes, l'hiver, servaient de manteaux et les chaussures semblaient un luxe dont on se passait aussi longtemps que la température le permettait. Une lettre de Gilman Bryant, fils d'un des premiers colons, donne des détails curieux sur ce qu'était leur vie. Il y relate le fameux bal de l'auberge Carter, du 4 juillet 1801, que nous avons cité plus haut.

« J'assistai, écrit-il, au bal du 4 juillet, mentionné dans l'histoire de l'Ohio, j'y accompagnai Miss Doan, qui venait d'arriver aux « Coins » (1) à 6 kilomètres et demi de la ville. J'avais alors à peu près dix-sept ans et Miss Doan quatorze. Mon costume de guingan était à la mode du jour et mes cheveux, enroulés dans un mètre et demi de ruban noir, formaient une queue aussi longue et aussi épaisse qu'un épi de blé et terminée par une petite touffe. En guise de pommade, je m'étais fait frotter les cheveux avec de la chandelle et les avais fait saupoudrer d'autant de farine qu'ils en pouvaient garder... J'étais monté sur un vieux cheval et quand Miss Doan fut prête, je m'arrêtai à une souche d'arbre près de sa maison, elle grimpa sur la souche, releva sa robe de calicot autour d'elle afin de la protéger et s'installa derrière moi sur un jupon qu'elle avait placé sur le cheval

1. Lieu plus tard appelé « Doan Corners » (Le carrefour des Doan) à l'intersection de l'avenue Euclid et de la route de Newburgh.

en guise de selle. Je m'amusai énormément (I had a fine time!) (1).

Malheureusement les choses ne se passaient pas toujours aussi gaiement, il n'y avait dans les premiers temps de la fondation de la ville, ni médecins (2), ni remèdes. A la place de calomel, on employait une infusion d'écorce de noix ; le bois de cornouiller et celui de cerisier remplaçaient la quinine et en guise de thé et de café on faisait des décoctions de maïs, de seigle et de pois (3).

Aussi plus d'un pionnier eut-il à souffrir ; lorsque Nathaniel Doan amena sa famille dans la Réserve, tous tombèrent malades en chemin et furent obligés de s'arrêter à Mentor d'où on les transporta à Cleveland. Les Kingsbury eurent aussi de tristes expériences. Pendant que le chef de famille était retourné dans l'Est pour ses affaires en novembre 1796, sa femme mit au monde un fils, mais l'enfant mourut peu après le retour du père, qui dut l'enterrer lui-même, aidé de son neveu, un enfant de treize ans, tandis que sa femme, faute de soins et de nourriture suffisante, restait malade pendant de longs mois.

Premier town meeting. — Cela n'abattit pas le courage du pionnier que nous trouvons toujours à la tête de la petite communauté. C'est chez lui qu'eut lieu, le 5 avril 1802, le premier *town meeting* ; Rodol-

1. Whittlesey, 21, p. 375.

2. Le premier fut le Dr David Long, qui s'installa à Cleveland en 1810.

3. Manuscrit du juge Barr, cité par le colonel Whittlesey dans son *Histoire de Cleveland*, p. 356.

phus Edwards fut choisi comme chairman ; Nathaniel Doan, comme secrétaire ; Amos Spafford, Timothy Doan, frère de Nathaniel, W. W. Williams, furent élus administrateurs. Comme plusieurs offices publics furent encore distribués, il en ressort qu'il y eut presque autant d'élus que d'électeurs.

L'année suivante, une nouvelle élection eut lieu, au même endroit ; cette fois-là, Amos Spafford fut élu chairman ; quelques mois plus tard, en juin 1803, il fut élu juge de paix ainsi que Timothy Doan.

Nouveau traité avec les Indiens. — Il est nécessaire de retourner un peu en arrière et de rappeler les accords conclus entre les colons et les Indiens à Buffalo et à Conneaut creek en 1796. Si ces derniers promirent aux « Hommes Blancs » de les laisser s'installer en paix dans la Réserve, ils tinrent certainement parole. Les rapports les plus cordiaux régnèrent toujours entre les colons et les Indiens, dont un des chefs, *Seneca*, se montra particulièrement l'ami des Blancs. Toutefois, les traités mentionnés plus haut, ne concernaient que les terres à l'Est du Cuyahoga, celles à l'Ouest appartenant à des Indiens qui ne faisaient pas partie de la « Confédération des six nations » (1).

« La Connecticut Land Co » désirait vivement obtenir la rive gauche de la rivière et elle décida d'avoir une entrevue avec les Indiens à ce sujet. Le colonel Jewett devait représenter le gouvernement fédéral ; le général Henry Champion, la « Connecticut Land Co » et

1. C'étaient les tribus indiennes des Chippewas, Ottawas et Pottawatomies. Kennedy, 8, p. 7.

I. Mills, la « Firelands Co ». Trente Indiens vinrent de l'Etat de New-York, avec l'interprète Jasper Parish, mais les Indiens de l'Ouest n'apparurent pas ; il fallut donc aller à eux et la conférence se transporta à Ogontz place près de Sandusky ou à Fort Industry sur le Maumee (1).

Le 4 juillet 1805, les Indiens, moyennant un paiement en argent et en espèces, renoncèrent à tous leurs droits sur la Réserve. On put donc procéder pour les terres de la rive gauche du Cuyahoga comme pour celles de la rive droite, c'est-à-dire qu'on divisa les terres en « townships » et celles-ci en lots qu'on mit ensuite en vente.

Cleveland, chef-lieu du nouveau comté de Cuyahoga. — Nous avons dit au début de cette étude que la Réserve avait été placée en 1800 dans le comté de Trumbull. En 1805, une division ayant été effectuée, Cleveland se trouva faire partie du comté de Geauga ; enfin, en 1807, elle devait avoir l'honneur d'être choisie comme chef-lieu de celui de Cuyahoga, nouvellement créé. Cleveland prenait de l'importance et s'organisait. La *First court of common pleas* (Première cour des plaids communs) tint sa première séance le 5 juin 1810 dans le magasin d'Elias et Harvey Murray et deux ans plus tard, la Cour Suprême fut créée et un palais de justice fut construit.

Guerre de 1813. Conséquences pour Cleveland. — La guerre ayant éclaté en 1813 entre l'An

1. Les historiens ne sont pas d'accord sur le lieu de l'entrevue.

gleterre et les Etats-Unis, Cleveland se trouva, de par sa situation sur les bords du lac Erié, un point stratégique important. On construisit le fort Huntington au pied de la rue Seneca et une milice fut organisée. Toutefois, l'ennemi ne parut point et si l'on entendit les échos de la bataille livrée sur le lac Erié au commodore anglais Barclay par le commodore américain Perry, ce fut pour fêter la victoire de ce dernier.

La guerre avait amené quelques habitants à retourner dans les Etats de l'Est, mais elle avait eu, par contre, l'avantage de faire connaître Cleveland. Le général Harri-son avec son Etat-major, visita la ville après sa victoire de la Thames, Perry vint aussi, et un banquet fut donné en leur honneur. Cleveland n'allait bientôt plus être un petit poste de pionniers, car le 23 décembre 1814, l'assemblée d'Ohio devait passer un acte *pour incorporer le village de Cleveland* dans l'Etat d'Ohio (1).

Le nouveau village eut pour président Alfred Kelley, un avocat venu de l'Est en 1810 et qui fut aussi prési-

1. Les pèlerins (Pilgrim fathers) qui s'installèrent à Plymouth en 1620 et les Puritains qui s'établirent à Salem et Boston de 1628 à 1630, y organisèrent dès leur arrivée un système de gouvernement local, nous dit l'encyclopédie « Americana ». Ils se groupèrent en communautés dont la partie la plus peuplée reçut le nom de town, tandis que les terres inhabitées alentour formaient la « township ». Les pionniers de l'Ouest adoptèrent le même plan ; les terres sont divisées en townships avec un gouvernement démocratique fort simple : tous les habitants se réunissent en « town meetings » et élisent ceux auxquels ils désirent confier les emplois publics. A mesure que les townships se peuplent, il se forme dans leur sein des villages et des villes, si bien que les townships disparaissent peu à peu, sinon de nom, du moins de fait. « Celle de Cleveland conserva toutefois son pouvoir judiciaire jusqu'au 1^{er} janvier 1912, lorsque la « Municipal court » remplaça les juges de paix, élus jusque-là par toute la township. Coates, 5, p. 24.

dent de la première banque de Cleveland, *The Commercial Bank of Lake Erie*. La destinée de cette banque fut courte, car fondée en 1816 elle fit faillite en 1820. Douze ans plus tard, elle devait être réorganisée par Léonard Case, un « self-made man » s'il en fut, qui, après des débuts très modestes, mourut en laissant plusieurs millions à son fils. Celui-ci, à son tour, légua à la ville un immeuble dit « The Case block » pour y installer une bibliothèque et consacra le reste de sa fortune à l'établissement d'une école scientifique (Case School of Applied Science) qui fut ouverte le 3 septembre 1881.

Première association religieuse. — On ne peut s'empêcher, en étudiant l'histoire des premiers habitants de Cleveland, de la comparer à celle de leurs aïeux qui fondèrent la Nouvelle-Angleterre. « Le motif qui les amena, dit M. J. G. Cowles, dans un discours prononcé lors de la célébration du centenaire de la ville, ne fut pas celui de leurs ancêtres de fonder une communauté chrétienne, mais bien celui de tenter leur chance et de faire fortune dans le « Nouveau Connecticut ». Le révérend Badger qui visita la Réserve en 1800, put constater la tiédeur religieuse des premiers colons et ce ne fut qu'en 1816 que fut organisée la première société religieuse de confession protestante épiscopale sous le nom de paroisse de la Trinité.

Premier journal. — En 1818, Cleveland comptait près de 150 habitants, c'était assez pour l'établissement d'un journal. Andrew Logan eut donc l'idée d'en fonder un, *The Gazette and commercial register* ; le

journal hebdomadaire, en théorie, ne paraissait en pratique, que suivant la fantaisie de son éditeur-imprimeur et même, après quelques mois, il ne parut plus du tout et fut remplacé l'année suivante par le *Cleveland Herald* dirigé par Ziba Willes.

Ouverture du canal de l'Ohio. Conséquences pour Cleveland. — Avec l'ouverture du canal de l'Ohio en 1832, une nouvelle ère s'ouvrit pour Cleveland. Un médecin anglais du nom de George Henry Hicks qui visita la ville en 1834, la décrit ainsi : « Cleveland qui est à environ neuf kilomètres et demi de mon lieu d'habitation (il résidait à Rockport) se trouve située sur les bords du lac Erié, partie sur un sol plat, partie sur des collines. Il y a trente ans, on y comptait à peine une douzaine de maisons ; aujourd'hui on y voit un palais de justice, des églises de confession épiscopale, méthodiste, et presbytérienne, outre un lieu de vénération appelé Bethel sur la berge du lac. Durant la belle saison, quand le lac Erié n'est pas obstrué par les glaces, deux bateaux à vapeur, en moyenne, passent chaque jour par Cleveland ; l'un allant de Buffalo à Détroit, l'autre suivant la direction opposée. A ces bateaux, il faut ajouter de nombreux schooners et bricks venant de différents ports sur la rive américaine et sur la côte canadienne du lac Erié. De nouvelles maisons s'élèvent constamment à Cleveland et il est facile de prévoir que dans un avenir peu éloigné, le village sera devenu une petite ville ».

Cleveland, au rang de cité. — Trois ans après, sa prophétie était réalisée, car en mars 1836, un bill

incorpora la *Cité de Cleveland*. La nouvelle cité procéda à des élections ; le 11 avril, John Willey fut nommé maire, puis le 13 avril, le conseil municipal se réunit pour la première fois et s'occupa tout d'abord de l'instruction publique. C'était chose nécessaire, car elle avait été, jusque-là, fort négligée. En 1802, une école rudimentaire avait bien été ouverte par miss Anna Spafford dans la pièce du devant de la maison des Carter, et peu après miss Sarah Doan en avait établi une sur la route du Ridge ; mais à elles deux, elles ne comptaient guère que vingt-quatre écoliers et, dit-on, vingt-quatre différents livres d'études. En 1817, les « village trustees » ouvrirent une école « The old academy » à l'angle des rues Bank et Saint-Clair ; payante pour les enfants des familles aisées, elle était gratuite pour les autres. Quatre ans plus tard, « The Academy » fut ouverte ; tout comme la précédente, elle ne possédait aucun système régulier d'enseignement, chaque maître suivant sa propre inspiration. La réforme de 1837 était donc indispensable et elle fut complète. On créa un *Board of managers* de 5 membres, puis on établit deux écoles publiques et gratuites dans chacun des trois arrondissements de la ville et une école maternelle dans les deux plus populeux districts.

Cleveland vers 1837. — Dans l'espace de quarante ans, le petit poste de pionniers à l'embouchure du Cuyahoga était passé au rang de ville, le nombre de ses habitants s'était élevé de 4 à près de 3.500. Sa croissance prodigieuse n'allait pas s'arrêter là ; Cleveland ne voulait pas seulement être une des villes

mportantes de l'Ohio, elle aspirait à en devenir la métropole. Pour cela il lui fallait s'agrandir en superficie et accroître sa population. Elle a réalisé ce double but très vite ; de nombreuses annexions ont étendu le territoire de la town primitive et un grand nombre de colons, venus pour la plupart de l'étranger, ont développé la ville que les pionniers de la Nouvelle-Angleterre avaient fondée.

CHAPITRE II

LES CONDITIONS NATURELLES DE CLEVELAND

1^o SITE ET TOPOGRAPHIE.

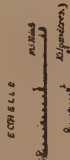
Le sous-sol. — Le glacier quaternaire. — Conséquences pour Cleveland. — Le sous-sol de Cleveland est constitué par des roches très anciennes, principalement des schistes argileux utilisés pour la fabrication des briques, et du grès qu'on emploie dans les constructions. Lors de la période quaternaire, un immense glacier les recouvrit, rabotant toutes les saillies, arrondissant tout le modelé et entraînant avec lui les morceaux de roches qu'il arrachait au passage dans son œuvre d'aplanissement.

Lorsque, par suite de phénomènes dont nous n'avons pas à faire ici l'étude, le glacier dut reculer vers le Nord, sa partie inférieure fondit lentement ; mais les eaux ne trouvant pas d'écoulement suffisant, formèrent des nappes lacustres qui peu à peu, s'abaissèrent et se retirèrent, jusqu'à ce que fussent formés les grands lacs actuels, tel le lac Erié qui nous intéresse tout spécialement et dont l'altitude n'est plus aujourd'hui que de 169 mètres.

Les berges de ces anciens lacs sont nettement marquées

A detailed topographical map of the Lake Erie region, showing the lake, surrounding towns, and rivers. The map includes labels for 'LAC ERIE', 'EAST CLEVELAND', 'STON CLEVELAND HEIGHTS', 'DOAN BRIDGE', 'KINGSTON', 'SANDUSKY', 'LUTANOW', 'LAKEWOOD', 'ROCKHURST', 'SANDUSKY RIVER', 'SANDUSKY FALLS', 'SANDUSKY CREEK', 'SANDUSKY LAKE', 'SANDUSKY MOUNTAIN', 'SANDUSKY HILLS', 'SANDUSKY PLATEAU', 'SANDUSKY BASIN', 'SANDUSKY VALLEY'. A scale bar at the bottom right indicates distances in miles and kilometers.

CLEVELAND-RELIEF DU SOL.



en plusieurs endroits de Cleveland, notamment sur la rive gauche de la rivière où elles sont à peu près parallèles au lac. Celle du *lac Maumee* suit la vallée du Big creek, le long de la route Schaaf et continue par intervalles jusqu'à Toledo ; celle du *lac Whittlesey* s'étend de Berea à la rivière Cuyahoga et de la rue Harvard au réservoir Fairmount. Quant au *lac Warren*, il a laissé deux berges correspondant à ses deux abaissements successifs. Les colons à l'exemple des Indiens, les ont utilisées pour y établir des routes : l'avenue Denison suit la berge du lac Whittlesey, l'avenue Detroit, à l'Ouest et l'avenue Woodland, à l'Est, occupent une des rives du lac Warren, tandis que l'autre est marquée par l'avenue Euclid jusqu'à Collamer.

Le sol. — Dans son recul vers le Nord, le glacier abandonna les débris de roches qu'il entraînait avec lui et recouvrit ainsi Cleveland de dépôts de diluvium composés d'argile, de limon et de sable et par suite favorables à l'agriculture. Ces dépôts sont aussi très fossilifères, on y trouve du bois, parfois des arbres entiers avec leurs feuilles ; on y a même découvert des défenses d'éléphants et de mastodontes (1).

Les formes topographiques de Cleveland permettent de diviser la ville en quatre sections : la berge du lac actuel, la plaine, les hauteurs et la rivière.

La berge du lac. — La berge du lac s'étend sur une longueur de 23 kilomètres et est très régulière, les seules indentations y étant l'estuaire du Cuyahoga,

1. Whittlesey, 32, p. 19.

celui de la rivière Rocheuse (Rocky river) et les embouchures de quelques petits cours d'eau. Des falaises, hautes de 18 à 24 mètres, la bordent presque sans interruption ; du parc Edgewater au lit préglaciaire de la rivière Rocheuse (1), ces falaises sont rocheuses et abruptes et présentent un certain danger pour les bateaux en été, lors des orages subits ; à l'Est, au contraire, elles descendent en pente douce vers le lac. Comme elles sont constituées d'argile et de sable, elles offrent peu de résistance à l'action des vagues qui sapent continuellement leur base et des éboulis se produisent parfois. C'est donc à ce manque de consistance de l'argile que l'on doit les empiètements du lac ; ceux-ci étaient très importants autrefois comme en témoigne l'anecdote suivante rapportée par le colonel Whittlesey : « En 1806 ou 1807, Amos Spafford envoya son journalier avec un attelage de bœufs labourer une pièce de terre sur le bord du lac, à peu de distance de l'endroit où s'élève maintenant l'hôpital maritime. A midi, l'homme attachait son attelage à un arbre, lui donna à manger et s'en alla chez lui. Quand il revint dans l'après-midi, plus de trace de ses bœufs. S'avançant au bord de la falaise, il aperçut ses bêtes, encore attachées à l'arbre, pâturent en toute tranquillité, mais le sol sur lequel elles se trouvaient avait glissé sur une longueur de 6 à 9 mètres, entraînant les nouvelles semences, les arbres et les bœufs (2). »

1. A peu près à un kilomètre et demi de l'embouchure actuelle de cette rivière.

2. Whittlesey, 32, p. 17.

En comparant les plans de la ville dressés en 1796 et 1842, on a pu constater un empiétement du lac de 61 m. 50, mais depuis cette date, l'invasion a été arrêtée par des travaux : docks, brise-lames et jetées.

La plaine. — Derrière le lac, s'étend l'ancien delta bâti par le Cuyahoga alors qu'il suivait le lac dans son recul vers le Nord, durant la période post-glaciaire. Ce delta a la forme d'un large triangle, dont la base s'étend du parc Edgewater à l'Ouest au parc Gordon, à l'Est ; il s'incline vers le lac en pente douce, sa plus haute altitude ne dépassant pas 36 mètres, les cours d'eau qui le traversent ont dû suivre les mouvements du lac et, lorsque celui-ci s'abaissait, creuser profondément leur vallée. La plupart sont à peu près insignifiants, en plusieurs cas même, le lit s'est tari et la vallée s'est transformée en un ravin. On a tiré et on tire actuellement parti de ces vallées en les transformant en parcs ; d'autres sont employées par les réseaux de chemins de fer qui y font passer leur voies ferrées.

Étant relativement plate, la plaine s'est montrée très favorable au développement de la ville ; le sol sablonneux, d'un drainage aisé, présente de grandes facilités pour l'établissement des conduites d'eau et de gaz et des égouts ; par contre, il rend en certains cas, la construction des bâtiments difficile, quand le sable repose sur de l'argile et c'est ce qui a empêché jusqu'ici, dit-on, l'établissement à Cleveland d'un chemin de fer souterrain (1). Quant aux ruisseaux et ravins, ils ont servi de

1. Ohio State Academy, 28.

limites naturelles au début pour les premières townships, *Brooklyn*, *Newburgh*... et ils continuent aujourd'hui à délimiter les divers quartiers. Quelques-unes des routes primitives, comme Broadway, Kinsman, encore si importantes aujourd'hui, ont été établies entre des ravins et parallèlement avec eux. Ceux-ci ont, par contre, gêné en certains cas le développement de Cleveland, en coupant abruptement les rues et empêchant la construction de tramways de direction Nord-Sud.

Les hauteurs. — Au delà de la plaine, s'élèvent les hauteurs qui, partant de l'avenue Euclid, traversent East Cleveland, le cimetière Lakeview, les avenues Woodland et Hills, touchent la rivière et reprennent ensuite à l'Ouest, mais beaucoup moins élevées. Ces collines sont de grès bleuâtre, ou « Cleveland bluestone » où apparaissent des stries dues aux glaciers qui les recouvrirent jadis. Leur altitude moyenne est de 270 m. au-dessus du niveau de la mer, leur point culminant se trouvant dans le cimetière Lakeview, au sud du monument élevé à la mémoire du président Garfield.

Les cours d'eau qui descendent ces collines abruptes ont un cours très rapide et conséquemment érodent profondément leur lit ; c'est ainsi que *l'Euclid creek* coule dans une vallée très étroite, qui, parfois même, a moins de 200 mètres de large, mais a par contre une profondeur de 54 mètres.

Les hauteurs constituent un sérieux obstacle au développement des voies de communication ; les lignes de tramways n'ont pu être établies que le long des vallées qui descendent la colline, comme le *Fairmount boulevard*

et le *Cleveland heights street cars* qui ont dû emprunter la vallée du Doan brook. Quant aux chemins de fer qui arrivent de l'Est, ils doivent, pour pénétrer dans Cleveland, tourner vers le Sud et suivre, soit le Cuyahoga, soit quelqu'autre vallée. Seul, le New York central longe la berge du lac.

La rivière. — Il nous reste à étudier la vallée du Cuyahoga, ainsi appelée par les Indiens à cause de sa forme, « Cuyahaga » ou « Cayhaga » signifiant tortueux. Cette rivière prend sa source dans le comté de Geauga, au milieu du terrain carbonifère, à 210 mètres d'altitude. D'abord marécageuse et peu profonde, obligée par des dépôts glaciaires de couler vers le Sud, elle est détournée de son cours, un peu avant Akron, par une moraine et forcée d'emprunter une vallée pré-glaciaire où elle descend brusquement d'une hauteur de 60 mètres sur un parcours d'à peine 4 km. 800 et où elle a creusé une gorge profonde et étroite où parfois les parois se rejoignent presque ; en quelques endroits même, les matériaux les plus tendres ont disparu, laissant à nu la roche et formant de fantastiques cavernes dont la plus célèbre est *The old maid's kitchen* (La cuisine de la vieille fille) (1).

D'Akron à Cleveland on peut remarquer plusieurs autres chutes, celle de Brandywine, par exemple, qui mesure de 12 à 15 mètres ; la vallée est étroite, encombrée de limons et de graviers qui parfois en recouvrent le fond sur une épaisseur qui peut atteindre 90 mètres.

1. Gregory 26, p. 9.

La rivière doit se frayer un passage au travers, ce qui explique la grande quantité de matériaux qu'elle transporte et dépose à son embouchure, gênant ainsi beaucoup la navigation.



*La vallée du Cuyahoga et son débouché dans le lac
(Reproduite avec l'autorisation de Mr. Wm. Gregory)*
(a) Le delta et la plaine.
(b) Les hauteurs.
(c) Le Doan Brook.
(d) Le Tinker's Creek.
(e) Les chutes du Cuyahoga.

Le Cuyahoga a dû, d'autre part, suivre les mouvements du lac et s'encaisser profondément lorsque le niveau de celui-ci s'abaissait; comme la roche est peu consistante, des éboulis se produisent parfois sur les flancs de la vallée; toutefois, depuis la fondation de la ville, il n'y en a eu que deux d'importance, le premier vers 1803, le deuxième en 1910.

Actuellement, la rivière a atteint son profil d'équilibre

à Cleveland et est entrée dans la période des méandres ; on la voit donc s'allonger en boucles, creusant sa rive concave et déposant sur la rive convexe les alluvions qu'elle entraîne avec elle. C'est sur cette terre alluvionnaire, la plus riche de la région, que les premiers colons s'établirent ; plus tard, il fut aisé d'y creuser un canal et les usines et manufactures commencèrent à s'élever le long de la rivière, spécialement des minoteries, des aciéries et des chantiers de constructions navales.

Installées là où elles pouvaient recevoir la matière première au coût minimum de transport, les usines y sont restées, parce que les chemins de fer, après le canal, ont utilisé la vallée du Cuyahoga ou celles de ses affluents. Les nombreux méandres que dessine à Cleveland le Cuyahoga ont été un avantage au début parce qu'ils facilitaient le développement des docks et des chantiers ; ils présentent, aujourd'hui, un grand inconvénient pour la navigation, comme nous le verrons ; ils ont, de plus, le désavantage de nécessiter la construction de nombreux ponts.

2^o LE CLIMAT

Température. — Le climat de Cleveland reflète, tout naturellement, le milieu géographique dans lequel la ville est placée. De par sa situation, à l'extrémité Nord-Est de l'Ohio, Cleveland a un climat continental, mais modifié par le voisinage du lac qui le rend plus humide et tempère les extrêmes de chaud et de froid.

Une comparaison avec d'autres villes nous fera mieux comprendre l'influence modératrice du lac. Tandis qu'à Cleveland, l'écart extrême des températures s'élève seulement à 46°6, à Des Moines (Iowa) à la même latitude, cet écart atteint 59°4. Plus près de Cleveland, dans l'Etat d'Ohio, ce même écart est de 51°1, à Columbus ; 57°7, à Wanson ; et va jusqu'à 61°1 à Coalton (1).

L'hiver, la température se maintient aux environs de 1°6 au-dessous de zéro (2) ; les jours les plus froids se montrent généralement à la fin de janvier et commencement de février. A partir de mars, la température s'élève et la moyenne du printemps est de 7°7. Les grandes chaleurs se font sentir en juillet et août, donnant une température moyenne de 21 degrés pour l'été, température élevée, mais que tempère, heureusement, la brise qui vient du lac, chaque matin, de juillet à septembre. En 1921, le mois de juillet s'est maintenu à 24 degrés environ, mais c'était une année exceptionnelle où la température moyenne a atteint 41°6, alors qu'elle n'est ordinairement que 9°4. A un été chaud, succède un fort bel automne, où la température est d'environ 11 degrés et qui fait place, souvent brusquement, à la neige et au froid.

Vents et brouillards. — Le lac qui diminue les extrêmes de température, agit aussi sur les vents, en

1. Gregory, 36, p. 228.

2. Les moyennes données sont basées sur des observations faites par le Bureau météorologique de Cleveland, de 1871 à 1923 ; mais les températures sont exprimées en degrés centigrades et non en degrés Fahrenheit.

général irréguliers et variables, quoique de direction dominante Sud-Est ; il est aussi responsable des brouillards qui s'élèvent, principalement en automne, et qui sont dus au refroidissement, au-dessus des terres plus froides, des vents chauds venus du lac.

On aime à accuser l'état atmosphérique, mais le brouillard n'est pas le seul ennemi ; dans une ville où l'on consomme environ 30.000 tonnes de charbon par jour, la fumée devient un important problème. Le ciel d'azur n'existe pas à Cleveland, ou s'il existe, c'est caché, le plus souvent, derrière un voile qui ne laisse passer que 52 0/0 des rayons du soleil que l'on pourrait recevoir (1).

Il flotte continuellement dans l'air de la ville, surtout dans la plaine où sont groupées les usines, une infinité de grains de poussière qui s'attachent aux vêtements, pénètrent dans les habitations, et recouvrent toutes choses d'une couche grisâtre qu'on pourrait appeler la « couleur de Cleveland » si la ville ne partageait ce désavantage avec nombre d'autres cités. On compte dans les magasins que la poussière et la fumée occasionnent une perte très sensible sur les vêtements et articles de lingerie ; on attribue à la même cause 20 0/0 de la mortalité des arbres, chaque année ; enfin la fumée et la poussière ont une assez mauvaise influence sur la santé des habitants qui respirent un air plus ou moins pollué. Aussi, le Women's city club, par l'intermédiaire

1. En 1924, les rayons du soleil n'ont brillé sur la ville que pendant 2.370 heures, alors qu'on aurait pu en jouir pendant 4.468 heures.

de son « Smoke abatement committee » et le « Bureau of smoke inspection », ont-ils récemment entrepris une campagne à ce sujet (1).

Précipitations. — Quoique située près d'un lac, Cleveland ne reçoit guère que 87 cm. 80 de pluie par an, moins que dans la partie centrale de l'Ohio, beaucoup plus élevée en altitude. La pluie tombe spécialement au printemps et en été, souvent par trombes d'eau, accompagnées d'éclairs et de tonnerre. En 1913, lors des inondations qui ont désolé une partie de l'Ohio et de l'Indiana, la pluie a tombé presque sans discontinuer du 23 au 27 mars et Cleveland a reçu 18 cm. 25 d'eau dans ce laps de temps. De 1901 à 1920, on a enregistré 785 orages, l'année 1924 en a eu 38 pour sa part dont le plus terrible fut celui du 4 au 5 juillet qui a dévasté la petite ville voisine de Lorain.

L'hiver, la pluie fait place à la neige qui tombe par intervalles de mars à novembre, quoiqu'on la voie parfois en octobre et même en avril et en mai. La moyenne pour l'année est de 105 centimètres, mais subit bien des variations, c'est ainsi que dans la saison 1880-1881, il est tombé 254 cm. 50 de neige, alors qu'en 1918-1919, on n'en a reçu que 22.

Le blizzard, si fréquent dans les plaines de l'Ouest, se fait parfois sentir à Cleveland ; pendant plusieurs heures, c'est une véritable tempête de neige, les flocons tourbillonnent, la terre disparaît sous un blanc manteau qui s'élève à vue d'œil. Le plus remarquable de ces blizzards a eu lieu le 31 janvier 1878, où, entre 4 heures

1. *Cleveland year book*, 1924, p. 185.

du matin et 9 heures du soir, la neige a recouvert la terre d'une couche épaisse de 55 centimètres (1).

Conséquences économiques. — Influencé par le milieu géographique, le climat, à son tour, influence la vie agricole, commerciale, financière et même humaine de la ville. Comme la gelée n'apparaît pas avant le 2 novembre, en général, pour cesser vers le 15 avril, il reste 201 jours favorables à la croissance des plantes (2) alors que plus à l'intérieur des terres, là où, avons-nous vu, l'écart des températures est plus grand, la période de croissance des plantes est limitée à 184 jours à Columbus, 167 à Canton, 157 à Hudson, bien que cette dernière localité ne se trouve qu'à une faible distance de Cleveland. Par suite, on peut pratiquer la culture des arbres fruitiers et celle de la vigne, le long de la côte du lac Erié, d'où le nom de *Fruit belt* (La ceinture de fruits) qui lui a été donné.

Dans la ville elle-même, tous les travaux de construction sont arrêtés plus ou moins pendant l'hiver (3) ; les trains subissent de fréquents retards au moment des grosses chutes de neige qui désorganisent aussi les services du téléphone et du télégraphe et celui des tramways. La navigation sur le lac est interrompue par les glaces du 17 décembre au 13 avril, soit durant deux cent quarante-huit jours ; enfin, trop souvent, les arrivages de légumes sont gelés, amenant ainsi des

1. Hyde, 37.

2. Alexander, 34, p. 5.

3. Au cours de l'année 1922, on ne construisit durant le mois de janvier que 447 bâtiments valant \$ 1.070.525 contre 1.052 en juillet d'une valeur totale de \$ 11.177.450.

fluctuations assez grandes dans le prix des denrées.

Au point de vue humain, le verglas cause fréquemment des accidents, l'hiver, la ville étant trop étendue pour qu'il soit possible d'obtenir un service de voirie parfait, excepté dans les grandes artères et les rues commerçantes. Par suite des changements de température, assez brusques, surtout en hiver, le nombre des affections pulmonaires est plutôt élevé en janvier et février. Quoi qu'il en soit, Cleveland est loin d'être insalubre ; en fait le taux de la mortalité n'y était que de 10,47 par 1.000 habitants en 1923, moins que dans n'importe laquelle des autres grandes villes américaines (1).

3° LES CAMPAGNES

Au temps des pionniers. — « La vallée du Cuyahoga était considérée, dans les temps préhistoriques, comme le paradis des Indiens, » déclare M. Harvey Rice (2) ; elle abondait en ressources naturelles ; la rivière était poissonneuse et peuplée d'oiseaux aquatiques et la forêt voisine offrait toute une variété de gibier sauvage. Le sol, une fois défriché, se montra généralement fertile comme l'est, le plus souvent, un sol d'origine glacière, par suite du mélange de roches opéré par le glacier dans sa course. Le limon, l'argile et le sable dominant à Cleveland, ce qui rend la culture des légumes et des fruits relativement aisée.

Comme le sol était abondant et bon marché, les

1. *Cleveland year book*, 1924, page 182.

2. Rice 30, page 30.

premiers colons pratiquèrent la culture extensive, sans trop se préoccuper d'adapter les méthodes qu'ils avaient apprises dans la Nouvelle-Angleterre aux nouvelles conditions qu'ils rencontraient. Lorsque la population augmenta et que la terre devint plus rare, les méthodes changèrent et la culture devint intensive, principalement sous l'influence des émigrants venus des pays agricoles de l'Europe centrale.

Les premiers colons cultivèrent le maïs, à l'exemple des Indiens et suivant leurs méthodes, le blé, même le blé d'hiver, car il est protégé contre les intempéries par la neige qui recouvre le sol. Lors de la première foire, qui eut lieu les 30 et 31 octobre 1829, des prix furent décernés aux meilleures récoltes et Edward Richmond du village d'Euclid en reçut un pour 33 hl. 50 qu'il avait récoltés sur à peine 81 ares de terre (1).

Cette foire avait été organisée par les soins de la *Cuyahoga county agricultural society*, elle-même créée en 1823; plus tard, on fonda la *Northern Fair Association* qui ouvrit des foires et distribua des prix, non seulement au bétail et aux produits de la terre, mais aussi aux étoffes tissées et à la soie fabriquée dans les fermes, la culture du mûrier et l'élevage des vers à soie étant alors fort à la mode parmi la population féminine. « Mrs Brainard de Brooklin reçut ainsi un prix pour de la soie à coudre qu'elle avait faite elle-même et teinte de différentes couleurs au moyen de produits tinctoriaux obtenus sur la ferme même » (2).

1. Orth 44, page 623.

2. Orth, 44, p. 623.

En même temps, des jardins et des vergers bordaient les rues Kinsman, Garden et Saint-Clair. La culture maraîchère avait commencé de bonne heure, comme nous pouvons en juger par une lettre de Seth Doan, écrite en 1846 : « Une des premières plantations de pommes dans le voisinage est due aux pépins d'un panier de pommes acheté par mon frère Timothy Jr. à Detroit pour deux dollars. Quelques-uns des plus beaux vergers d'Euclid et des townships voisines tirent leur origine de ces pépins » (1).

Parmi les jardins et vergers les plus célèbres de cette époque-là, on peut citer le jardin de M. Wade, le potager du révérend E. F. Willey, qui approvisionnait la ville en légumes vers l'année 1830, la serre de Nathan Perry et le jardin de M. Merwin, célèbre pour ses framboises (2).

C'est vers cette date que commença le grand développement de Cleveland ; à mesure que la ville se peuplait, les campagnes environnantes devaient intensifier leur production. Certes, elles ne pouvaient songer à approvisionner entièrement la métropole qui devait et doit encore aujourd'hui recourir largement au Canada et aux fertiles régions du Middle-West ; mais le fait qu'elles étaient à proximité d'un important marché les incitait à produire avec abondance, d'autant plus que la main-d'œuvre ne faisait pas défaut, beaucoup des émigrants qui viennent à Cleveland étant de race paysanne.

Aspect actuel. — Le comté de Cuyahoga est, par

1. Whittlesey, 46, p. 437.

2. Orth, 44, p. 625.

suite, aujourd'hui, un des plus prospères de l'Ohio au point de vue agricole, comme il en est le plus riche au point de vue industriel. Comparé aux autres comtés en 1916, il venait au premier rang pour la valeur des fermes et des produits agricoles proportionnellement à la superficie des terres cultivées ; au troisième pour le nombre des fermes ; au cinquième pour la valeur des produits agricoles et au sixième pour la superficie des terres cultivées (1).

Toutefois, on constate actuellement une diminution de la superficie des terres cultivées, conséquence forcée de l'accroissement de la superficie des villes, spécialement de Cleveland. En 1900, les fermes occupaient 96.120 hectares, en 1910, ce n'était plus que 88.113 et en 1920, seulement 70.314 (2).

Mais par contre, grâce aux améliorations effectuées dans les fermes, leur valeur est passée de \$ 30,427,931 en 1900 à \$ 47,834,845 en 1910 et à \$ 55,914,334 en 1920 (3).

On compte 3.375 fermes, toutes bien équipées et pourvues de machines agricoles très perfectionnées. Leur étendue varie beaucoup, depuis 120 ares pour les plus petites jusqu'à 500 pour les plus grandes (4).

Mais la moyenne est de 23 hectares. A peu près 73.90/0 appartiennent aux cultivateurs qui les font valoir,

1. Agricultural situation, 39.

2. La superficie totale du comté est de 119.920 hectares.

3. Tous les chiffres indiqués sont ceux du dernier recensement fait aux Etats-Unis. Voir la bibliographie, n° 45.

4. Il y a seulement trois fermes de 200 à 500 hectares et d'eux d'au moins 500.

3,5 0/0 sont confiées à des gérants et le reste est loué, soit à des métayers (12 0/0) soit à des fermiers. Parmi ceux-ci, 60 0/0 environ sont Américains de naissance, les autres sont des émigrants, généralement des Polonais et des Tchèques (Il faut y ajouter deux ou trois fermes louées à des nègres).

Les cultures sont à peu près ce qu'elles étaient dans les premières années de la fondation de la ville, mais le mûrier et la betterave à sucre ont disparu. Les céréales occupent une superficie de 12.141 hectares, dont :

4.602	consacrés à l'avoine et produisent annuellement,	121.168 hl.
3.730	— au blé —	65.450 hl.
3.340	— au maïs —	120.100 hl.
375	— au seigle —	5.820 hl.
66	— à l'orge —	1.226 hl.
58	— au sarrasin —	970 hl.

On peut remarquer que la proportion des terres enssemencées en maïs est relativement grande; c'est que ce dernier entre pour une large part dans l'alimentation des Américains qui le mangent, soit grillé ou cuit à l'eau à la façon des Indiens, soit sous forme de bouillie.

Tout comme l'Anglo-Saxon, l'Américain mange peu de pain, mais beaucoup de pommes de terre. Celles-ci trouvent à Cleveland et dans ses environs un terrain favorable, car il est très sablonneux. En 1917, on a récolté 142.493 hl. de pommes de terre et aussi 1.970 hl. de « sweet potatoes » et d'ignames.

Sur les rives du lac, « The Fruit Belt », comme on l'appelle, croissent les arbres fruitiers, surtout les pê-

chers et les pommiers ; la vigne y mûrit bien aussi, et en 1919, on a pu relever dans le seul comté de Guyahoga 1.480.827 pieds de vigne en plein rendement et 64.159 jeunes pieds.

Il faut mentionner l'érable à sucre, qu'on trouve également au Canada ; la sève limpide en est recueillie au printemps dans des récipients attachés au tronc des arbres et fournit par évaporation un sucre jaunâtre dont les confiseurs et les ménagères font un grand usage, ou bien sous sa forme brute ou après l'avoir transformé en sirop. En 1919, l'incision de 46.076 arbres a permis de fabriquer 180 kilos de sucre et 480 hectolitres de sirop.

La culture maraîchère se pratique à la lisière de la ville (1), surtout à l'Ouest, le long des avenues Lorain et Detroit et fournit la plus grande partie des légumes nécessaires à la consommation des habitants (2).

Par contre, Cleveland fait venir presque tous ses fruits des pays étrangers et des Etats plus chauds de l'Union, tels que la Floride et la Californie (3). C'est que le « Clevelander », comme tout bon Américain, est grand amateur de fruits et que ceux qu'on récolte dans le voisinage de la ville ne sauraient suffire à ses besoins, sans compter qu'il doit faire venir de très loin les oranges et les bananes et autres fruits exotiques qui ne poussent pas dans ses parages.

1. On compte 400 horticulteurs et pépiniéristes, membres de la Cleveland Growers Marketing Co (Cleveland year book, 1924, p. 209).

2. 90 o/o des produits de plein vent et 40 o/o de ceux de serre sont vendus dans les marchés locaux (Cleveland year book, 1924, p. 209).

3. En 1923, 12.389 wagons de fruits et de légumes furent déchargés à Cleveland et de ce nombre, seulement 410 venaient de l'Ohio (Cleveland year book, 1924, p. 209).

Nous avons vu que 12.000 hectares environ étaient ensemencés en céréales ; les prés et les prairies occupent une superficie un peu plus grande (13.170 ha.). Là paissent les bêtes à cornes, surtout les vaches laitières dont le nombre atteint 14.397. Le comté de Cuyahoga vient, en effet, au premier rang dans l'Ohio pour la production du lait et de ses sous-produits. En 1919 on a obtenu dans les fermes 175.970 hectolitres de lait (dont 120.690 ont été vendus) et on a fait 800 hectolitres de crème, 358.354 livres de beurre et 4.910 livres de fromage.

On n'élève guère de chèvres, à peine en pouvait-on compter 40 au dernier recensement ; par contre on a trouvé 4.000 moutons qui ont fourni à peu près 18.280 livres de laine ; 14.000 porcs et 156.723 poules et poulets.

Le tableau suivant nous fera mieux comprendre la plus value acquise par les produits de la terre dans le comté de Cuyahoga entre les deux recensements de 1910 et 1920.

	Recensement de 1910	Recensement de 1920
Légumes.....	\$ 1.300.549	\$ 2.398.618
Céréales.....	926.642	1.229.081
Produits des laiteries.	742.004	1.195.227
Fourrages	700.826	1.245.688
Fruits et noix.....	610.615	1.221.345
Volailles et œufs.....	435.233	595.302

CHAPITRE III

LE PEUPLEMENT DE CLEVELAND

Les premiers habitants. — « Pendant que j'étais dans le Nouveau Connecticut, j'ai fondé sur les bords du lac Erié une ville qui a reçu mon nom et qui, dans quelque soixante ans sera, je crois, aussi grande qu'Old Windham. » Ainsi s'exprimait Moses Cleaveland en 1796 ; jamais prédiction ne s'est mieux réalisée que celle-là : soixante ans après sa fondation, Cleveland avait plus de dix fois autant d'habitants que « Windham town » (1), et, en 1921, alors que la population de cette dernière atteignait seulement le chiffre de 13 802 habitants, celle de Cleveland s'élevait à 861.492, et même à près d'un million en comptant les petites villes qui l'entourent et la prolongent de tous côtés, telles que Lakewood qui a 41.732 habitants, East Cleveland qui en compte 27.292.

Une statistique de la population de Cleveland depuis le début nous fera mieux comprendre son accroissement.

1796.....	4 habitants
1797.....	15 —
1898.....	16 —
1800.....	7 —
1840.....	59 —

1. Ville du Connecticut.

1820.....	150 (à peu près)
1830.....	500 (à peu près)
1840.....	1.075 (Recensement fédéral)
1850.....	5.080 (Recensement de la ville)
1860.....	6.071 (Recensement fédéral)
1870.....	43.417 (Après l'annexion d'Ohio city)
1880.....	160.146
1890.....	261.358
1900.....	381.768
1910.....	560.663
1920.....	796.841
1923.....	888.519

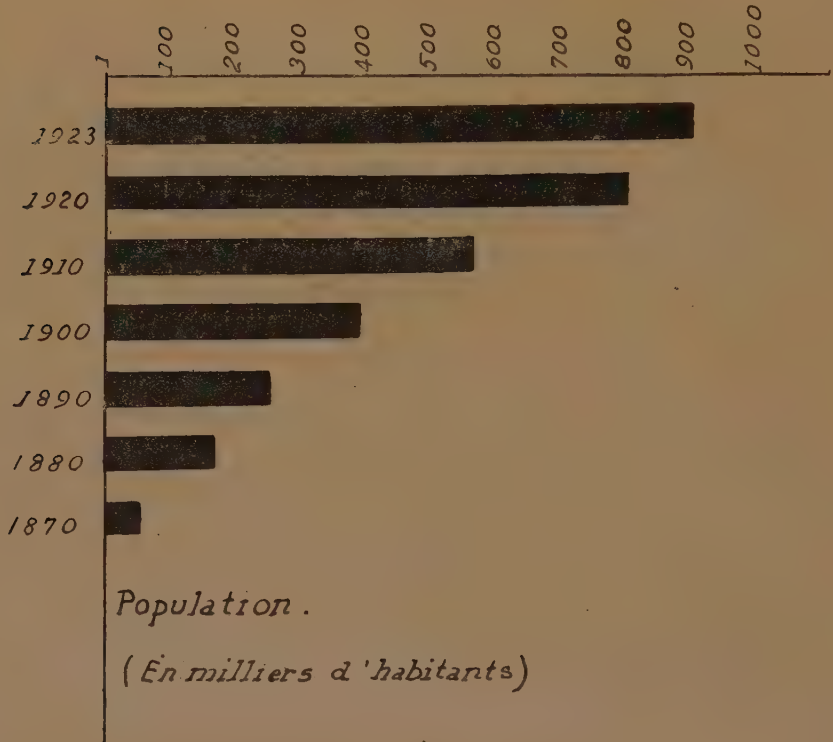
Cleveland se trouve, par suite, la cinquième ville des Etats-Unis, venant après New-York : 5.621.151 habitants, Chicago : 2.701.705, Philadelphie : 1.823.156, Détroit : 993.739 (1).

Un accroissement aussi rapide n'a pu s'effectuer que grâce à un apport étranger considérable, et, en effet, si nous consultons le recensement des habitants de Cleveland fait en 1921, nous remarquerons que 26,7 0/0 seulement de la population de la ville est américaine depuis au moins deux générations ; 38,9 0/0 des habitants sont nés en Amérique, mais de parents étrangers ; 30 0/0 sont nés à l'étranger et 4,3 0/0 appartiennent à la race noire.

Jusque vers 1825, Cleveland resta sous la dépendance de la Nouvelle-Angleterre au point de vue de la population. Les premiers colons étaient, nous l'avons dit, des hommes du Vermont, du Connecticut, du New-

1. En 1850, Cleveland était la vingt-sixième ville des Etats-Unis ; en 1870, la quatorzième ; en 1880, la dixième ; en 1900, la huitième ; en 1910, la sixième.

Hampshire et de l'Etat de New-York, auxquels s'étaient joints, peu à peu, des colons venus des Etats limitrophes : Pennsylvanie, Indiana, Michigan. Lorsque les travaux du canal de l'Ohio commencèrent en 1825, on dut faire



appel à la main-d'œuvre étrangère : des Irlandais, des Allemands, quelques Ecossais répondirent et vinrent gagner dans une nouvelle patrie, le pain qu'ils ne pouvaient obtenir dans la leur.

Les émigrants. — Pendant une trentaine d'années, ils restèrent les seuls émigrants à Cleveland, puis

vers 1860, arrivèrent des Magyars et des Tchèques, chassés de leur pays après l'échec de la Révolution de 1848, pour des motifs politiques ou par la misère. Le premier groupe polonais important vint en 1880, appelé d'Europe pour remplacer dans les usines métallurgiques, les ouvriers alors en grève ; c'est à la même époque que commença l'exode italien vers les Etats-Unis, exode dû presque uniquement à la surpopulation de l'Italie, notamment de ses parties agricoles, ce qui explique pourquoi la plupart des Italiens de Cleveland viennent de l'Italie centrale ou méridionale. Les derniers arrivants furent des Yougo-Slaves : des Slovènes vers 1890, puis des Croates, surtout après 1900.

L'émigration étrangère s'était trouvée plus ou moins arrêtée par la guerre, elle a repris depuis; tout d'abord, les Italiens et autres Européens du Sud sont venus nombreux, mais le nouveau régime du « quota » instauré en 1924, fait de nouveau pencher la balance en faveur des Européens du Nord, Anglais, Scandinaves et surtout Allemands.

*Tableau montrant la proportion d'émigrants des
différentes parties de l'Europe et des autres pays
depuis 1890*

1890 : 19 0/0 des émigrants venaient de l'Europe de l'Est et du Sud.

1890 : 81 0/0 des émigrants venaient de l'Europe du Nord et des autres pays.

1900 : 32 0/0 des émigrants venaient de l'Europe de l'Est et du Sud.

1900 : 68 0/0 des émigrants venaient de l'Europe du Nord et des autres pays.

1910 : 57 0/0 des émigrants venaient de l'Europe de l'Est et du Sud.

1910 : 43 0/0 des émigrants venaient de l'Europe du Nord et des autres pays.

(Chiffres donnés par le « Survey Committee of the Cleveland foundation, 1913) (1).

Si les premiers habitants de Cleveland, les Kingsbury, les Carter, les Doan, pouvaient revenir aujourd'hui, ils se croiraient certes transportés dans quelque fabuleuse cité ; mais leur étonnement devant les merveilles du monde moderne ne saurait égaler celui qu'ils éprouveraient en parcourant certains quartiers de leur ville, tandis que leurs oreilles seraient frappées de sons où il ne sauraient reconnaître rien de familier. C'est qu'à Cleveland, comme à New-York, comme dans toutes les villes de forte population étrangère, les habitants se sont groupés par nationalités. La cause en est simple ; elle réside dans la nature même de l'homme,

1. Habitants de Cleveland de naissance étrangère, 1921 :

Polonais, 35.024. Magyars, 29.724. Allemands, 26.476. Tchéco-Slovaques, 23.907. Russes, 21.502. Italiens, 18.288. Yougo-Slaves, 15.898. Autrichiens, 15.228. Anglais, 11.092. Irlandais, 9.478. Canadiens, 8.500. Roumains, 4.377. Ecosais, 3.418. Lithuaniens, 2.776. Suédois, 2.286. Grecs, 1.605. Suisses, 1.216. Français, 1.198. Gallois, 1.161. Finnois, 1.122. Hollandais, 1.039. Syriens, 787. Danois, 602. Autres pays, 3.436.

Il ne s'agit ici que des habitants de Cleveland nés à l'étranger. Pour se faire une idée du cosmopolisme de la ville, il faut y ajouter tous les enfants d'émigrants. D'après le recensement de 1920, la répartition des habitants de Cleveland par nationalités, était la suivante : Allemands, 149.742. Anglais, 100.000. Polonais, 68.000. Tchèques, 60.000. Magyars, 45.000. Slovaques, 30.000. Italiens, 24.328. Lithuaniens, 12.000. Croates, 10.000. Carpatho-Russes, 10.000. Ukrainiens, 10.000. Roumains, 8.500. Suédois, 4.000. Russes, 4.000. Frisons et Hollandais, 4.000. Grecs, 3.600. Syriens, 3.000. Finnois, 2.800. Bulgares, 2.500. Serbes, 2.000. Autres Européens, 2.290. Chinois et Japonais, 335 (*Cleveland year book*, 1921, p. 194).

qui lui fait rechercher la société de ses semblables, et plus particulièrement de ceux qui ont avec lui communauté de langue, d'intérêts, d'éducation et d'idées. Faut-il ajouter l'attitude indifférente, souvent hostile des Américains envers les « foreigners » (entendons par là, émigrants), attitude spécialement marquée chez les Américains de fraîche date ; sans doute croient-ils, ainsi, faire oublier une origine étrangère que trop d'entre eux considèrent comme une tare.

Les colonies étrangères. — Les premiers émigrants se sont établis tout naturellement là où ils trouvaient du travail, aux alentours des usines, près de l'embouchure de la rivière. A mesure que l'activité industrielle augmentait, de nouvelles usines se fondèrent, la population ouvrière les suivit le long de ces grandes artères qui, partant du « Public Square » s'écartent comme les immenses rayons d'un éventail gigantesque.

Par suite, les groupes ethniques les plus anciens à Cleveland se trouvent aussi, en général, les plus éloignés du cœur de la ville, d'où les ont chassés de nouveaux arrivants. C'est ainsi que cette partie de Cleveland qui s'étend de la place publique à la 30^e rue de l'Est, a d'abord été habitée par des Juifs, surtout Russes, puis par des Italiens que des Slaves ont fait reculer vers l'Est, repoussés à leur tour, ces dernières années, par des Grecs, des Arméniens et des Turcs.

C'est à l'Ouest de la ville que se trouvent les colonies les plus anciennes, celles des Irlandais et des Allemands. Venus à peu près à la même époque, ils ont peuplé les abords de la rivière, ceux-ci au Nord, ceux-

là au Sud, où ils ont fondé un quartier que l'on appelle « Irish town » (La ville irlandaise). On trouve, en outre, un autre groupe irlandais dans le voisinage des avenues Harvard et Broadway et un troisième le long des avenues Saint-Clair et Payne.

Quant aux Allemands, beaucoup plus nombreux que les Irlandais, ils peuvent presque considérer la rive gauche du Cuyahoga comme leur ville, car ils s'y étendent largement, spécialement le long de l'avenue Détroit et au Nord de cette même avenue ; toutefois, un bon nombre d'entre eux habitent le long de la berge du lac, aux alentours de la 33^e rue Est, sans compter que beaucoup sont disséminés à travers la ville. La plupart des Allemands de Cleveland y sont installés, en effet, depuis longtemps, comme l'émigration allemande, considérable entre 1880 et 1890, a beaucoup diminué depuis le début du siècle dernier, pour cesser presque entièrement avec la guerre de 1914, et ils sont si complètement assimilés qu'on ne peut guère les traiter d'étrangers.

Parmi les émigrants plus récents, les Scandinaves constituent la classe supérieure, car seulement 1 0/0 d'entre eux sont illettrés ; les Suédois et les Norvégiens habitent généralement le long des avenues Superior et Saint-Clair, à l'Est, Détroit à l'Ouest ; quant aux Danois, ils ne forment, nulle part, un groupe assez important pour être mentionné.

Les Yougo-Slaves, venus pour la plupart de la Croatie, la Dalmatie et la Carniole, peuplent l'avenue Saint-Clair, de la 23^e à la 78^e rue, mais plus spécialement, à

l'Est de la 55^e rue. En descendant vers le Sud la 30^e rue, on trouve un autre groupe de Croates entre les avenues Scovill et Woodland ; traversant la rivière, on en rencontre un troisième, dans l'Ouest de la ville, le long de l'avenue Franklin, entre les 14^e et 25^e rues ; enfin un quatrième s'est récemment formé à Collingwood, où habitent également des Slovènes.

Peuples essentiellement agricoles, les Yougo-Slaves ne peuvent guère être employés à Cleveland que comme manœuvres et c'est à ce titre que nous les trouvons dans les briqueteries et les aciéries, telle que The American Steel and Wire Co, The Otis Steel Co, et les Van Dorn Iron Works Co. Toutefois quelques-uns travaillent maintenant dans les boutiques du quartier Collingwood, d'autres sont employés dans les fermes de West Park, et, parmi la jeune génération, on trouve quelques employés de banque.

« La première ville tchèque du monde est Prague, la deuxième est Vienne, la troisième Chicago et la quatrième Cleveland », dit Mrs Ledbetter dans une brochure consacrée à la population tchèque de la ville (1).

On divise cette dernière en deux groupes principaux, un à l'Ouest de la rivière, l'autre à l'Est. Le premier s'est d'abord développé près du Cuyahoga, puis suivant la loi qui régit tous les quartiers étrangers de Cleveland, il s'en est écarté, jusqu'à Brooklin d'abord, puis à Cuba aux environs de la 41^e rue, entre les avenues Clark et Denison.

1. Ledbetter, 57, p. 7.

A l'Est de la place publique, les Tchèques, d'abord concentrés autour de la rue Croton (Croton street settlement) se sont installés dans l'avenue Broadway, de la 37^e rue à l'avenue Union et aussi dans le voisinage de l'avenue Quincy et de la 82^e rue. « A l'opposé des Yougo-Slaves, les Tchèques ne sont point des manœuvres, mais d'experts ouvriers. La Standard Oil Co en emploie un grand nombre, quant à la Vleck Tool Co, elle ne compte presque que des Tchèques parmi ses 600 ouvriers. Ajoutons que beaucoup de Bohémiens sont enrôlés dans les orchestres de Cleveland et que le « Hurby conservatory of music » est justement connu.

Par contre, les Slovaques, quoiqu'apparentés aux Tchèques, ne sont guère que des manœuvres, employés comme les Yougo-Slaves dans les aciéries et aussi par la compagnie Cleveland Hardware ; quelques-uns ont remplacé les Tchèques aux abords de la rivière, mais la plupart habitent les faubourgs, le long de la rue Buckeye, de la 78^e rue à la route Woodhill. Il en est de même des Magyars qui viennent aussi de pays agricoles et qui, illettrés pour la plupart, ne peuvent guère trouver, eux non plus, que des emplois de manœuvres, d'où parfois, à force de persévérance et de travail ils parviennent à s'élever. On les rencontre surtout dans les usines de la compagnie Van Dorn Iron Works ; The Cleveland Metal Products Co, The National Screw and Tack Co et The National Malleable Castings Co. La Theodor Kundtz Co, fondée par un de leurs compatriotes emploie aussi un bon nombre d'entre eux, et a même formé le noyau d'un quartier magyare dans

l'Ouest de la ville, quartier qui, d'abord limité par les avenues Lorain et Walworth et la 25^e rue, s'étend de plus en plus vers l'Ouest jusqu'à l'avenue Bailey.

A l'Est, les Magyars ont bâti tout le voisinage de la 79^e rue et de l'avenue Woodland. Quand le réseau de Pennsylvanie les en a chassés pour y établir ses lignes, ils ont reculé vers l'Est, le long de la route Woodhill, où ils atteignent maintenant la 140^e rue.

« Vivant près des usines, le Magyar a beaucoup à souffrir de la fumée et de la poussière et il lui faut faire des efforts héroïques pour garder son logis propre et présentable. Aussitôt qu'il en est financièrement capable, il va s'établir dans des quartiers plus aérés ; là, il aspire à posséder son « home » et il n'est satisfait que lorsque son désir est réalisé. Mais comme les gages sont faibles, la femme doit fréquemment travailler au dehors ou accroître le revenu de la famille en prenant des pensionnaires. L'épouse magyare est la fidèle compagne de son mari dans ce pays, comme elle l'était sur la terre natale... Dans les milieux magyars étudiés (par la Commission d'immigration de Cleveland. Note de l'auteur), 71,3 0/0 des femmes gagnaient leur vie ou avaient des pensionnaires (1). »

On dénomme parfois le voisinage de l'avenue Broadway la « cité tchèque », on pourrait tout aussi bien l'appeler la « cité polonaise », car la majorité des Polonais de Cleveland occupent le même district, concentrés spécialement aux environs de la 55^e rue, là où

1. Cook 50, p. 11.

elle coupe l'avenue Broadway. Ce quartier a été créé par les premiers émigrants de leur race à Cleveland, qui sont venus s'y établir en 1881. « Ils ont bâti eux-mêmes leurs maisons avec le bois qu'ils allaient chercher dans les chantiers de l'avenue Broadway et rapportaient sur leur dos, hommes et femmes s'entraidant mutuellement (1). »

Un autre groupe moins important habite les avenues Superior et Saint Clair et on en trouve un troisième, à l'Ouest de la rivière dans les rues College, Jefferson et Professor.

Les Polonais travaillent presque tous dans les usines, notamment à l'American Steel and Wire Co où ils composent la moitié du personnel ouvrier : aussi à la Cooperative Stone Foundry, The Union Rolling Mills et The Foster Nut and Bolt Co. Leurs femmes, d'abord, se louaient comme servantes, maintenant on les emploie en grand nombre dans les usines, comme la Peerless Box Factory ; dans les blanchisseries et surtout les fabriques de vêtements, spécialement la Kaynee Co qui en emploie 250 et The Cleveland Worsted Mills qui en compte jusqu'à 600.

Un certain nombre de Polonais appartiennent aussi à des professions libérales, d'autres sont entrés dans le commerce et l'industrie et ont même organisé à Cleveland une Chambre de Commerce polonaise.

De même que le Magyar, le Polonais a un intense désir d'être propriétaire et de posséder, non seulement une maison, si petite soit-elle, mais un jardin ; pour

1. Coulter 52, p. 10.



cela il n'épargne aucun effort et à force d'économie patiente, il arrive en un temps relativement court à réaliser son rêve. Par suite, on voit beaucoup de Polonais engagés dans l'achat et la vente des terrains et aussi à la tête de compagnies d'assurance et d'épargne.

Si, quittant l'avenue Euclid, aux alentours de l'Université, on s'engage dans la route de Mayfield, on ne tarde pas à être frappé par un changement complet d'aspect. L'entrée de la route ressemble à toutes les rues américaines : coquettes villas de bois précédées d'une pelouse et séparées les unes des autres par d'étroites allées, trottoirs bordés d'arbres ombrageux, par dessus tout, la tranquillité de rues qui ne sont ni commerçantes, ni très passagères. Puis, on traverse le viaduc sur lequel passe le chemin de fer du Nickel plate et la scène change subitement ; sur les pentes de la colline Murray (Murray hill), de la 119^e à la 123^e rue, les maisons semblent se rapprocher les unes des autres, les rues sont animées, surtout le soir, par un fourmillement d'hommes au teint basané, de femmes à la tête souvent recouverte d'un mouchoir de couleur, d'enfants qui jouent sans se soucier des autos qui peuvent passer ; toute cette population bruyante et animée, c'est ce qui constitue à Cleveland la *Petite Italie*, qu'on appelle ainsi par opposition à la *Grande Italie* de l'avenue Woodland. Cette dernière colonie, la plus ancienne, se compose surtout d'Italiens de l'Italie méridionale, tandis que la Petite Italie se recrute spécialement dans l'Italie centrale. Il y a, à Cleveland, d'autres colonies italiennes, mais moins importantes, l'une d'elles

se trouve située au Sud de l'avenue Cedar et aux environs de la route Fairmount, une autre s'est formée récemment à l'Ouest, au Nord de l'avenue Détroit entre la 65^e et la 69^e rues, enfin des Siciliens se sont installés aux environs de l'avenue Saint-Clair et de la 152^e rue (Collingwood settlement).

A l'opposé des autres étrangers, les Italiens ne travaillent guère dans les usines, si ce n'est dans quelques fabriques de couleurs et de vêtements, telles que The Printz-Biedermann Co et The Joseph Feiss Co qui employent non seulement des Italiens mais des Italiennes; la plupart d'entre eux sont restaurateurs, fruitiers, épiciers, ce sont eux qui dirigent toute l'importation de fruits, d'huile et de pâtes d'Italie, non seulement à Cleveland, mais dans tout le district avoisinant.

La race italienne est naturellement artiste et parmi les Italiens de Cleveland, on rencontre des musiciens et des sculpteurs. La « Mazzolini Artcraft Co » dans l'avenue Payne, spécialisée dans la statuaire d'église et les décorations polychromes a été fondée par trois Italiens, originaires de Braga (Italie), et tous les employés sont des Toscans (1).

Parlant de la population étrangère de Cleveland, on ne peut oublier le grand rôle qu'y jouent les Juifs; au nombre de 100.000, ils occupent tous les échelons de la société et on les trouve dans presque toutes les organisations. Le premier qui s'établit à Cleveland fut un Juif allemand du nom de Simson Thorman, qui arriva en

1. Coulter 51, p. 17.

1837; deux ans plus tard, Aaron Lowentrith vint à son tour, suivi par d'autres Juifs allemands; puis des Juifs vinrent de Pologne, de Hongrie et finalement de Russie, chassés par les persécutions ou attirés par l'appât du gain.

Quoiqu'ils soient assez disséminés à travers toute la ville, les Juifs ont cependant quelques colonies importantes; les derniers arrivants peuplent les avenues Central, Scovill, Orange et Woodland, de la 14^e à la 79^e rue, d'autres plus fortunés habitent le long de la 105^e rue et des rues avoisinantes en remontant vers le lac, et, sur les hauteurs, dans le quartier le plus riche de la ville, plus d'une demeure princière est habitée par un de leurs coréligionnaires.

Connaissant l'aptitude merveilleuse des Juifs à gagner de l'argent, on ne s'étonnera pas de les rencontrer dans toutes les branches de l'industrie et du commerce, cependant ils se spécialisent surtout dans l'industrie du vêtement dont deux des leurs, David et Morris Black, ont été les promoteurs à Cleveland.

On ne saurait passer non plus sous silence, les nègres de la ville, dont le nombre s'est élevé ces dernières années jusqu'à 35.000 et qui sont concentrés dans les avenues Central et Woodland, près de la 55^e rue.

Eglises et écoles. — Dans ces quartiers qu'il a peuplés et bien souvent bâtis lui-même, l'étranger ne s'est pas borné à avoir un « Home », il a voulu faire revivre, autant que possible, l'atmosphère du pays natal. Pour cela, il a établi tout d'abord des églises et des écoles; c'est aux Irlandais, nouvellement installés à

Cleveland, que des pères dominicains furent envoyés par l'évêque de Cincinnati dès 1826, pour eux que fut bâtie « St Mary on the Flats » en 1839.

En 1835, il n'y avait guère qu'une vingtaine d'Allemands à Cleveland, c'était assez pour organiser une congrégation religieuse qu'on appela « Schifflein Christ » (le petit vaisseau du Christ); en 1842, leur nombre ayant augmenté, ils célébrèrent la dédicace de leurs premières églises : « The Union Evangelical Church » à l'angle des rues Hamilton et Erie et « The First Lutheran Church ». Les autres étrangers ont fait de même et dans leurs quartiers comme dans la partie vraiment américaine de la ville, des églises s'élèvent de tous côtés : églises catholiques (romaines, grecques, ou même indépendantes); temples protestants de toutes confessions; synagogues, orthodoxes ou réformées se coudoient le long des principales rues et pourraient faire appeler Cleveland la « cité des églises », si le même fait ne s'observait pas dans beaucoup d'autres villes américaines, principalement dans celles où se trouve un fort élément étranger.

Un bon nombre de ces églises ont ouvert des écoles paroissiales où l'on enseigne aux enfants la langue de leurs pères. Le « Survey committee (comité d'enquête) of the Cleveland foundation » a relevé, en 1915, la liste de 45 écoles de ce genre, dont 15 luthériennes (1 slovaque et 14 allemandes) et 30 catholiques. Ces dernières avaient alors un enrôlement total de 17.172 enfants, dont :

4.770 Polonais;
3.977 Allemands;
2.850 Tchèques (1).

Fait à noter, les Italiens n'ont pas d'écoles paroissiales, cela explique pourquoi tant de leurs enfants ignorent la langue paternelle ou la parlent mal. La plus importante des écoles paroissiales est celle de St Stanislaus, dans l'avenue Baxter, près de Broadway, qui compte 2.000 enfants d'origine polonaise.

Non seulement ces écoles ont un enseignement régulier, mais beaucoup d'entre elles offrent des cours spéciaux pour les enfants qui fréquentent les écoles publiques, soit l'après-midi, lorsque ces établissements sont clos, soit pendant les vacances d'été. Quelques-unes ont aussi organisé des cours d'adultes, un grand nombre d'étrangers étant illettrés.

A côté de ces écoles paroissiales, il faut signaler les cinq écoles de langue tchèque établies dans les « halls bohémiens » et dirigées par la « Free thinkers school association » (Association scolaire de la Libre Pensée) dont le siège est à Chicago ; le « Cleveland Hebrew Institute » qui compte 2.000 étudiants et qui offre des cours d'hébreu et d'étude du Talmud ; et, enfin, trois écoles dans lesquelles l'hébreu est enseigné aux enfants une ou deux heures par jour dans l'après-midi et pendant les grandes vacances.

Enfin, dans presque toutes les églises et aussi dans plusieurs temples et synagogues, des cours de langues sont faits aux enfants, généralement le samedi et le

1. Survey committee of the Cleveland foundation, 1915.

dimanche pour qu'ils puissent suivre plus facilement le service religieux.

Journaux. — Il serait impossible d'énumérer tous les journaux en langue étrangère publiés à Cleveland, chaque colonie en possédant au moins un. Dans l'annuaire de la ville de 1880, on trouve mentionné le « Germania » dont le nom indique l'origine ; dans celui de 1883, apparaît aussi le « Wachter und Erie » (plus tard Wachter und Anzeiger) qui existe encore aujourd'hui. Parmi les autres journaux hebdomadaires ou quotidiens, on peut citer : « The American » et « The Svet », tous deux de langue tchèque ; « The Dennik Hlas », slovaque ; « The Enakopravnost », slovène ; le « Jewish World », hébreu et « The Jewish Daily », yiddish ; « The Polish Daily News » ou « Wiadomosci Codzienne », polonais ; la « Voco del popolo italiano », italien et le « Szabadsag », hongrois, d'un tirage quotidien de 45.000 numéros, un des plus importants parmi les journaux étrangers publiés aux Etats-Unis. Mention doit être faite aussi de la « Gazette » de langue anglaise, publiée hebdomadairement depuis 1883, pour les nègres de la ville.

Parmi ces journaux, les uns sont strictement « nationaux », mais d'autres et The Voco del popolo italiano en est le meilleur exemple ont élargi leur horizon et visent à servir de lien entre l'étranger et sa nouvelle patrie.

Sociétés. — Le nombre des sociétés et des clubs n'est pas moins imposant ; ce sont d'abord les organisations politiques qui réunissent tous les étrangers de

même nationalité aux Etats-Unis et ont des sièges dans les principales villes, telles les Associations (National Associations) des Yougo-Slaves et des Tchèques ; « The American Hungarian Federation » et « The Polish National Alliance », « The Sons of Italy » et enfin, « The National Association for advancement of colored people » dont le but est d'élever la race noire et de faire naître des sentiments amicaux entre elle et les Blancs.

Viennent ensuite les sociétés locales de tout genre : sociétés religieuses, dramatiques ou musicales, spécialement florissantes chez les Bohémiens, les Magyars et les Polonais : sociétés athlétiques dont les plus en renom sont les « Sokols » tchèques et polonais et le « Cleveland Hungarian athletic club ».

Enfin, mentionnons les sociétés philanthropiques et de secours mutuels, les compagnies d'assurances, les banques, parmi lesquelles on peut citer la « Federal Savings and Loan Association » établie dans le « Bohemian Sokol Hall » ; « The Warsaw Savings and Loan Co » du district polonais ; « The Doyno Antonio Banco Italiano » de l'avenue Woodland et « The Italian Savings Co » de la Petite Italie. Enfin, les coopératives telles que celles qu'a organisées la colonie finnoise et surtout « The Workmen's Cooperative Co » organisée en 1912 par des Tchèques et qui compte actuellement 1132 membres et 6 magasins de détail (1).

National Halls. — Et au-dessus de toutes ces institutions, ce sont les « National halls », élevés, le

1. *Cleveland year book*, 1924, p. 170.

plus souvent, par la générosité publique et dont les plus importants sont le « Germania » de la neuvième rue de l'Est, le « Polish Hall » de l'avenue Broadway et le « Bohemian Hall » qui sert de lieu de réunion à 73 sociétés et possède une vaste salle de théâtre et des salles de classe.

Dans ces « national halls » et dans les « settlement houses » dont nous parlerons plus loin, l'étranger vit au milieu des siens, il y parle sa langue, il y conserve ses habitudes et ses traditions et il y célèbre ses fêtes. Plusieurs des groupements étrangers de Cleveland ont, en effet, gardé la coutume de célébrer leurs fêtes nationales et religieuses. C'est ainsi que les Polonais célèbrent la fête de Corpus Christi et celle de leur héros Kosciusko; les Italiens, bien qu'assez peu religieux, au fond, ne manquent pas de considérer comme férié le jour de la Saint-Jean et de célébrer, d'une manière éclatante, la fête du 15 août : procession à travers les rues de la petite colonie de l'avenue Mayfield (Petite Italie), jeux et divertissements de toute sorte qui durent deux jours, concerts en plein air et enfin feu d'artifice qui attire toujours un grand nombre de curieux et auquel les notabilités de la ville sont conviées.

L'Américanisation jusqu'en 1911. Piètres résultats. — Ainsi l'exilé peut-il oublier qu'il a quitté, pour toujours peut-être, la mère patrie; le danger serait qu'il ne l'oubliât tout-à-fait et que les étrangers n'en vinssent à former à Cleveland un « Etat dans l'Etat », le problème de l'Américanisation apparaît donc formidable à Cleveland, surtout depuis ces dernières années.

Toutefois, on s'en est assez peu préoccupé jusqu'en 1911 ; en 1880, une école du soir avait été établie pour les émigrants par les soins du « Board of Education » et du « Newboys and Bootblacks Home », d'autres avaient été ouvertes ensuite, mais en nombre insuffisant ; aussi, alors qu'en 1900, moins d'un cinquième des étrangers de Cleveland ne pouvait pas parler l'anglais, en 1910, après le gros afflux d'émigrants, c'était près d'un tiers qui se trouvait dans l'impossibilité de le faire. Le Comité d'Enquête (Survey Committee) dont nous avons déjà parlé, ayant fait des investigations dans les différentes écoles de Cleveland, découvrit que la moitié des enfants appartenaient à des familles où l'on ne parlait pas l'anglais mais une langue étrangère, surtout l'Allemand, le Yiddish, le Bohémien, l'Italien, le Hongrois et le Polonais. Au point de vue de la naturalisation, les conditions étaient aussi mauvaises, car de 1900 à 1910, la proportion d'étrangers qui ne se faisaient pas naturaliser était passée de 31 0/0 à 49 0/0.

L'Américanisation depuis 1911. — Le premier pas en vue d'une américanisation systématique des étrangers de Cleveland fut fait en 1911, lorsqu'un groupe de citoyens organisa la « Ligue d'Emigration » dont le but était d'offrir des cours d'instruction civique, lesquels commencèrent en 1913, et de stimuler les écoles à enseigner l'anglais dans des cours du soir (1).

En 1912, sous l'influence de la Ligue, le conseil municipal organisa un *Bureau d'émigration* qui devait ren-

1. *Cleveland year book*, 1921, p. 194.

contrer les émigrants à la descente des trains, les aider à trouver du travail et un logement et à obtenir leurs papiers de naturalisation. Ce bureau fonctionna jusqu'en janvier 1923, puis passa presque tout son travail aux soins de la Y. M. C. A. et du « Citizens' Bureau ».

En 1917, un *Comité d'Américanisation* fut institué comme subdivision du « Mayor's war board » ; le but en était triple, il devait : « organiser des classes d'anglais dans les usines et manufactures, les « national halls », « parochial halls » et « loges maçonniques », établir un bureau d'information gratuit qui devait devenir plus tard le *Bureau des citoyens*, publier une série de brochures descriptives des différents groupes ethniques de Cleveland et, surtout, coordonner les œuvres d'émigrants établies dans la ville (1).

A la fin de la guerre, le « Mayor's war board » fut supprimé et partant le Comité d'Américanisation. Mais, en 1919, on institua un *Conseil d'Américanisation* (Cleveland Americanisation Council) qui, depuis 1920, fait partie de la « Welfare federation » et dont le principal objet est de relier entre elles les différentes œuvres et organisations d'Américanisation de Cleveland.

Parmi ces dernières, on peut citer : *Le Bureau des Citoyens* établi dans l'ancien palais de justice (Old court house) et qui s'occupe de la naturalisation des étrangers. Dans ce but, il organise des classes d'instruction civique dans les écoles, églises et bibliothèques et aide les émigrants à obtenir leurs papiers. Les résultats qu'il

1. *Cleveland year book*, 1921, p. 195.

a obtenus sont encourageants : en 1920, il a servi 11.179 individus ; en 1922, 27.194 et en 1923, 26.624. Au cours de cette même année 1923, 6454 émigrants ont fait application pour leurs premiers papiers et 2887 pour les seconds et l'enrôlement total dans les classes de naturalisation a été de 3.894 (1).

C'est ensuite le *Department of Educational Extension* créé en 1917 par le « Board of Education » après que le « Survey Committee » (Commission d'Enquête) de 1915 eut démontré la nécessité d'une réorganisation des classes pour émigrants. Les méthodes d'enseignement, jusque-là employées, ayant été jugées défectueuses, on a composé de nouveaux manuels à l'usage des étrangers et surtout on a formé des professeurs spéciaux pour ces classes qui sont établies un peu partout, dans les différentes écoles. Tout d'abord, ces cours étaient gratuits ; depuis 1922, on a dû les rendre payants, mais le prix modique de \$ 2 pour soixante-douze heures de cours (douze semaines) n'a pas empêché l'enrôlement d'être de 7.380 adultes en 1922 ; 7.592 en 1923.

On ne saurait passer sous silence, l'aide apportée aux étrangers par la *Y. M. C. A.* et la *Y. W. C. A.*, par la bibliothèque publique et ses nombreuses succursales, tant par les livres qu'elles contiennent (2) que par les cours qu'elles organisent.

Les *Settlement houses* ou maisons de colons sont naturellement établies au cœur des quartiers étrangers : la

1. *Cleveland year book*, 1924, p. 107.

2. La bibliothèque de l'avenue Broadway compte à elle seule 4.200 volumes en langue polonaise.

plus ancienne est *The Friendly Inn*, ouverte en 1883, à l'extrémité Ouest de l'avenue Central ; en allant vers l'Est, on rencontre *Hiram House* dans un voisinage surtout italien ; *The Council Educational Alliance*, dans l'avenue Woodland près de la 38^e rue, au milieu du quartier juif ; *The Christian Community Center*, dans l'avenue Scovill, œuvre baptiste consacrée à la population nègre. Encore plus à l'Est, c'est le *Woodland Center Settlement* aux environs de la 40^e rue, plus spécialement presbytérien ; et surtout *The East End Neighborhood House*, de la route de Woodhill, au milieu de la colonie hongroise.

Au nord de l'avenue Euclid, on ne trouve qu'un établissement semblable, le *Goodrich Social Settlement*, entre les avenues Saint Clair et Superior dans la 30^e rue, en plein quartier slave et lithuanien. L'*Alta Social Settlement* dans la route de Mayfield, sert toute la population italienne du voisinage, tandis que, dans l'Ouest, *Merrick House* sous la direction du « Catholic charities bureau » travaille spécialement parmi les Polonais, les Slovaques et les Slaves.

Ces établissements sont tout d'abord, comme les « National Halls », des lieux de réunion et de récréation pour les étrangers, on y trouve des bassins de natation, des salles de spectacle et de bal, des bibliothèques..., mais là ne se borne par leur activité. On y fait des cours d'anglais et d'instruction civique et on y enseigne généralement la couture et la cuisine, parfois on y établit des dispensaires et des cours très élémentaires de puériculture, enfin on essaye par tous les moyens d'élever

les étrangers et d'améliorer leur sort, tâche souvent difficile comme beaucoup d'entre eux viennent des régions les plus pauvres et les plus arriérées de l'Europe centrale et méridionale.

Le travail d'américanisation est donc en bonne voie à Cleveland. On ne peut souhaiter qu'une chose, c'est que l'unification ne soit pas poussée à l'excès et que l'étranger, en devenant citoyen américain, ne perde pas ses qualités natives et le souvenir du passé glorieux du pays où il est né.

CHAPITRE IV

LA CROISSANCE ET LA VIE MATÉRIELLE DE CLEVELAND

1^o LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

La town primitive. — Comme nous l'avons déjà vu, la township de Cleveland se composait de 220 « city lots » de 81 ares chacun et qui formaient la « town » et de lots de 404 et 4.047 ares placés sous la juridiction de celle-ci. Les premières limites de la town étaient ainsi fixées : « La ligne frontière commençait au lac, suivait la rue Erié (9^e rue aujourd'hui) à l'Est et la rue Huron au Sud, atteignait la rivière qu'elle descendait jusqu'à la ruelle Vineyard. Elle longeait alors cette dernière et à l'intersection des rues Water et Superior, rejoignait de nouveau la rivière dont elle suivait le cours jusqu'à l'embouchure ». « Les lots de 404 ares commençaient ensuite et s'étendaient : à l'Est, jusqu'à une ligne conventionnelle, par laquelle passa plus tard l'avenue Willson (55^e rue aujourd'hui) ; au Sud, jusqu'à Kingsbury run, et à l'Ouest jusqu'à la rivière. »

Les annexions. — La town primitive était donc très petite, mais elle n'allait pas tarder à s'agrandir. En 1829, le triangle limité par les ruelles Superior et

Vineyard fut annexé, quelques lots furent ajoutés ensuite au territoire, si bien que lorsqu'elle passa au rang de cité, elle se trouva limitée par une ligne « qui partait du lac Erié, à l'angle Nord-Est du lot de 404 ares numéro 139, séparait les lots 139 et 140, 107 et 108, 80 et 81, 55 et 56, 31 et 32, 6 et 7, jusqu'à la limite sud des lots de 404 ares qu'elle suivait jusqu'à la rivière dont elle descendait le cours (1).

Pendant que Cleveland s'agrandissait, une ville rivale s'élevait de l'autre côté de la rivière. Après que les Indiens eurent renoncé à leurs droits sur les terres de la rive gauche du Cuyahoga, celles-ci avaient été arpentées et mises en vente ; des colons étaient venus s'y installer et Alonzo Carter y avait acheté des terres et ouvert une auberge dans la « Maison Rouge » (Red House) en face de Superior lane (la ruelle Superior).

La nouvelle township N^o 7, rangée 13, avait reçu le nom de Brooklin ; au début elle était assez peu importante, mais lorsque la « Buffalo C^o » eut acheté la ferme des Carter en 1831 et les terres environnantes y compris l'ancien lit de la rivière, elle commença à se développer. La compagnie, en effet, ouvrit un canal à travers l'ancien lit de la rivière et dans le prolongement du canal de l'Ohio de façon à créer dans la town de Brooklin un port indépendant de celui de Cleveland ; puis lorsque cette dernière brigua le titre de « city », Brooklin, promue peu auparavant au rang de village, voulut la devancer et, deux jours avant Cleveland, fut incor-

1. Section 1 de l'acte d'incorporation de la cité de Cleveland.

porée sous le nom d'Ohio City. Son premier maire fut Josiah Barber, qui s'était établi à l'Ouest de la rivière dès 1818.

Les sentiments hostiles qui régnaient entre les deux villes allaient aboutir à ce qu'on a pompeusement appelé « la guerre du Pont » ; en 1835 plusieurs habitants de Cleveland, Edmund et James Clark, Richard Hilliard, C. W. Palmer, John. W. Willey, qui possédaient des terres sur la rive gauche du Cuyahoga comme sur la droite, décidèrent, pour les relier, de bâtir un pont sur la rivière au pied de la rue Columbus ; puis, quand il fut achevé, ils l'offrirent au Conseil municipal de Cleveland, le 18 avril 1836.

Les habitants d'Ohio City en furent très irrités ; le pont étant situé au Sud de leur ville, les colons qui habitaient les divers coins de la township de Brooklin et les townships voisines n'avaient plus besoin de passer par Ohio City et le vieux pont flottant pour se rendre à Cleveland, chef-lieu du comté. Fait plus grave, le Conseil municipal de Cleveland décida d'enlever le pont flottant, dont la moitié lui appartenait, pour en construire un plus solide ; devant les protestations d'Ohio City, le juge fédéral Humphrey décida d'arrêter les travaux de déblaiement déjà commencés ; toutefois l'extrémité Est du pont étant inabordable, force fut aux citoyens d'Ohio city qui devaient aller à Cleveland de passer par le pont abhorré de la rue Columbus. Ils ne tardèrent pas d'ailleurs à se venger et commencèrent par obstruer l'entrée de ce pont. Quelques exaltés allèrent même plus loin et en détruisirent une partie, excitant la

foule qui, le lendemain 18 octobre, au moyen de haches de pinces et de poudre endommagèrent considérablement le pont. Le Conseil municipal de Cleveland accourut sur les lieux avec quelques miliciens qui y transportèrent même un vieux canon... lequel resta muet.

Le shérif du comté et le commissaire de police de Cleveland durent venir mettre l'ordre, et, quelques jours plus tard, la paix fut rétablie ; elle devait régner, désormais, à peu près sans nuages quoique Cleveland ne vit pas sans inquiétude la croissance d'Ohio city, qui, bien que moins peuplée, parce que de fondation plus récente, pourrait peut-être, un jour, la surpasser. Aussi quelques Clevelanders caressaient-ils le projet d'annexer Ohio city à leur ville, qui se trouverait ainsi, non seulement à l'abri d'une rivalité future, mais enrichie de bonnes terres et libre de s'étendre à l'Ouest comme à l'Est.

Toutefois, lorsque la question de l'annexion d'Ohio city fut discutée à Cleveland en 1851, il y eut 1.088 « non » contre 850 « oui » ; mais l'opinion changea peu à peu et deux ans plus tard, après que le Conseil municipal de Cleveland eut étudié la chose avec celui d'Ohio city on vota dans les deux villes. A Cleveland, le 3 avril 1854, 1.892 votants se prononcèrent pour l'annexion et 400 la repoussèrent ; le même jour, elle était acceptée à Ohio city par 618 voix contre 258.

Chacune des deux villes nomma alors trois délégués qui décidèrent des conditions de l'annexion ; finalement, on arrêta que le nombre des arrondissements de la nouvelle ville serait de 11 et que celle-ci serait res-

pensable des dettes des deux anciennes, mais jouirait de toutes leurs propriétés. Abner Bromwell qui avait été élu maire de Cleveland en 1853, pour une période de deux ans, devait rester maire de la nouvelle ville jusqu'en 1855, avec cette clause que son successeur serait choisi dans le « côté ouest ». Deux « trustees » furent élus dans chacun des onze arrondissements et le nouveau Conseil municipal se réunit le 10 juin 1854 pour la première fois.

Treize ans devaient se passer avant que Cleveland songeât à faire de nouvelles annexions ; elle guettait les petites villes voisines qui se développaient autour d'elle et elle attendait le moment propice pour se les annexer sinon entièrement, du moins en partie. C'est ainsi qu'en 1867, Cleveland s'agrandit de terres enlevées aux townships de Newburgh et de Brooklin. Nous avons déjà mentionné cette dernière ; quant à Newburgh, elle avait été fondée par les premiers colons qui, évitant les bords marécageux de la rivière, s'étaient installés sur les hauteurs du Sud-Est. Là, vivaient aux environs de l'année 1800, les Kingsbury, les Gunn, les Huntington et autres pionniers, à tel point que Newburgh semblait devoir devenir plus importante que Cleveland (1).

Seulement, tandis que Cleveland grandissait avec une rapidité extrême, Newburgh restait à peu près stationnaire ; finalement, les habitants du village pensèrent qu'il serait mieux pour eux d'être rattachés à la ville voisine et après avoir procédé comme pour Ohio city, le village de Newburgh devint le dix-huitième

i. Voir l'histoire p. 24.

arrondissement de Cleveland en 1867. Quant au reste de la township, il ne devait être totalement annexé qu'en 1873.

Cleveland s'était agrandie à l'Ouest et au Sud, il ne lui restait plus qu'à s'étendre à l'Est, puisqu'au Nord, le lac barrait la route à toute expansion. En 1847, la township d'East Cleveland avait été organisée ; elle comprenait tous « les lots de 4.047 ares de la township primitive de Cleveland (township n° 7, rangée 12) au Nord de Newburgh » et s'étendait donc, par suite, au Nord et au Sud de l'avenue Euclid, à partir de la cinquante-cinquième rue. La town, devenue village, placée comme elle l'était dans le prolongement de Cleveland, semblait ne faire qu'un avec elle, et tout indiquait qu'elle devait lui être rattachée légalement, comme elle l'était commercialement. L'annexion eut donc lieu en 1872, mais il s'en fallut de peu qu'elle ne fût repoussée par les East Clevelanders comme il n'y eut que 268 votes affirmatifs contre 198 négatifs.

Pendant vingt ans encore, Cleveland allait arrêter là sa croissance, probablement parce qu'elle ne voyait aucun joyau à ajouter à sa couronne : puis, en 1894, elle annexa le village de Brooklin et aussi celui de West Cleveland, incorporé en 1871, et situé le long du lac au Nord de l'avenue Lorain. A partir de cette époque, Cleveland grandit d'année en année, elle annexa, en effet, tout ou partie des villages voisins : Glenville et Collingwood, à l'Est ; Corlett, au Sud ; Linndale, à l'Ouest ; si bien que la surface de la ville qui était seulement de 320 hectares, en 1830 ; 2.600 en 1870 ;

passa de 7.490 hectares en 1890 à 11.970 en 1912.

Depuis 1912, Cleveland a annexé des portions des villages et townships suivants : Shaker Heights 1912 et 1915 ; Euclid village, 1914 ; East View, 1914 et 1919 ; Brooklin twshp, 1915 et 1916. Warrensville twshp, 1917.

Superficie actuelle. — En 1919, la surface de la ville était évaluée à 14.660 hectares : en 1925, elle est de 17.840 hectares, par suite de l'annexion de West Park, laquelle a porté à 33 le nombre des arrondissements de la ville. En même temps que l'annexion de West Park était discutée, en 1922, des pourparlers étaient engagés au sujet de celle de Lakewood, mais à l'élection de novembre, les habitants de ce dernier village refusèrent de renoncer à leur indépendance.

Actuellement, Cleveland se trouve limitée : Au Nord, par le lac Erié et le petit village de Bratenahl ; à l'Est, par les villages d'Euclid, East Cleveland (village qui a reçu le nom de celui annexé en 1872 et se trouve dans la township du même nom) Cleveland Heights et Shaker Heights, au Sud, par la township de Warrensville, les villages de South Newburgh (Garfield Heights), Cuyahoga Heights, Brooklin Heights et Brook Park et les townships de Parma et de Brooklin : à l'Ouest, par les villages de Fairview et de Lakewood.

Quoiqu'indépendante de Cleveland administrative-ment, la banlieue lui est intimement liée, si intimement qu'il est impossible de dire où l'une finit et où l'autre commence. Il est à prévoir que dans un avenir prochain, les villages et les townships auront disparu, absorbés dans ce qui sera devenu le « Greater Cleveland ».

Légende de la carte n° 3

- A, Superficie du village de Cleveland, 1814.
- B, Annexion de 1829.
- C, Annexion de 1834.
- D, Incorporé avec A, B, C, comme cité de Cleveland, 1834.
- E, Annexé, 1850.
- F, Cité d'Ohio, annexée 1854.
- G, H, Sections de Brooklin et de Newburgh, annexées 1867
- I, Section de Newburgh, annexée, 1869.
- J, Village d'East Cleveland, annexé 1872.
- K, L, M, Annexions de 1872.
- N, Partie de Newburgh, annexée 1873.
- O, Partie de Brooklin, annexée 1890.
- P, Partie de la township d'East Cleveland, annexée 1892.
- R, Village de West Cleveland, annexé 1894.
- S, Village de Brooklin, annexé 1894.
- T, Village de Glenville, annexé 1898-1904.
- U, Village de Linndale, annexé 1904.
- V, Cité de Glenville, annexée 1905.
- W, Village de South Brooklin, annexé 1905.
- X, Village de Corlett, annexé 1905.
- Y, Village de Collingwood, annexé 1910.
- Z, Village de Shaker Heights, annexé 1912 et 1915.
- A. A, Village d'Euclid, annexé 1914.
- B, B, Township de Brooklin, section annexée 1915 et 1916.
- C, C, Village de West Park, annexé 1922.



2° *La circulation intérieure*

Rues. — Lorsque les arpenteurs avaient divisé en lots la town qui devait s'appeler Cleveland, ils avaient aussi tracé des rues, les unes parallèles, les autres perpendiculaires au lac et c'est ainsi que sur les cartes de Pease et de Spafford, dressées en 1796, nous remarquons les rues Ontario, Water, Miami, Erie, de direction Nord-Sud, et les rues Bath, Federal, Lake, Superior, Huron et Ohio, étendues de l'Est à l'Ouest ; chacune mesurait 30 mètres de large excepté la rue Superior qui en avait 40.

Quant à la place publique, ce fut longtemps, dit un journal du temps, un « vaste champ où les porcs erraient en toute liberté au milieu des buissons et de quelques arbres », le sol n'en fut nivelé qu'en 1837 ; quinze ans plus tard, à la demande de quelques habitants, on voulut l'entourer d'une clôture et en faire un parc, mais les commerçants protestèrent au nom de la circulation et le projet avorta.

Outre les rues déjà mentionnées, il faut citer quelques-unes des routes qui, joignant la « town » aux villes voisines, se transformèrent peu à peu en avenues. Dès 1797, « The Old South highway » fut commencé ; il devait recevoir le nom de Kinsman road (route Kinsman) et plus tard celui d'avenue Woodland. La route de Pittsburgh, importante dès les premiers jours de la fondation de Cleveland, parce qu'elle conduisait au village de Newburgh, vit aussi changer son nom en celui d'avenue Broadway, une des artères les plus longues

et les plus populeuses de la ville actuelle ; enfin à l'Ouest du Cuyahoga, la route dite de la rivière Huron, plus tard appelée « Milan state road » et enfin route, puis avenue de Detroit, fut commencée dès 1809.

L'année 1815 vit les débuts des rues Saint-Clair, Bank, Wood, Bond et Diamond. Warren, dans les notes qu'il a ajoutées à son plan de la ville, décrit ainsi la rue Saint Clair : « Le sol marécageux repose sur un fond d'argile dure, il faudra le paver soigneusement pour en faire une bonne route, mais dès maintenant on peut l'utiliser et l'herbe y croît bien (1). »

Ce fut, pendant longtemps, la route la plus fréquentée du voisinage, par suite du fait qu'elle conduisait à la berge du lac où s'élevaient les plus belles résidences et où se trouvaient les jardins et les fermes. C'est dans cette même année 1815, qu'on traça la route d'Euclid qui devait réunir Cleveland à la township de ce nom. Cette route mérite une mention spéciale, car, bien que la rue Superior eût été destinée primitivement à être la principale voie de la ville, la route d'Euclid ne tarda pas à la surpasser et à devenir l'avenue la plus célèbre de Cleveland, une avenue que les habitants de la ville mentionnent avec la fierté qui anime un Parisien parlant des Champs-Élysées.

Toutefois, pendant de longues années, la route d'Euclid ne fut, comme les autres, qu'un chemin bourbeux à tel point qu'en 1853, un des journaux de la ville désignait l'angle des rues Euclid et Erie (9^e rue

1. Orth, 66, page 52.

actuelle) sous le nom pittoresque de « mare aux grenouilles de la ville » (city frog pond).

Les maisons ne s'y élevaient que lentement ; en 1837, année de dépression financière dans tout le pays, la valeur moyenne des terrains en bordure de la rue n'était que de \$ 5 les 30 centimètres et aucun acheteur ne se présentait. Bientôt après, d'ailleurs, le taux s'éleva et en 1842, le site actuel de l'hôtel Statler (1), d'une surface de 47 mètres sur 111, fut vendu à raison de \$ 50 le mètre.

Enfin en 1859, la route fut pavée en bois, après avoir été soigneusement nivelée (elle ne devait l'être en pierre qu'en 1873) et Bayard Taylor, voyageur et écrivain, qui a vit aux environs de 1860, déclara avec enthousiasme que c'était la plus belle rue du monde. C'était en effet là que s'élevaient les plus beaux hôtels de la ville, à tel point qu'on pouvait l'appeler l'avenue des millionnaires vers la fin du XIX^e siècle ; mais le commerce, d'abord concentré autour de la place publique, a peu à peu envahi l'avenue, et les magasins ont fait reculer les maisons d'habitation toujours plus vers l'Est. Aujourd'hui, on n'y voit plus que quelques hôtels, disséminés entre les 30^e et les 40^e rues, et les 82^e et 100^e rues. Par contre, les magasins, les banques, les cinémas, voire même les églises se pressent de chaque côté de l'avenue, le long de laquelle s'élève de la place publique à la hauteur de la 20^e rue, une succession de gratte ciels, dont deux au moins, le « Keith's palace » et « l'Union trust

1. A la hauteur de la 9^e rue.

building», récemment construits, atteignent vingt étages.

Les autres avenues ont subi un sort analogue, avec cette différence que dans presque toutes, les Clevelanders ont dû fuir, non seulement devant l'invasion du commerce et de l'industrie, mais devant celle des étrangers, spécialement dans Broadway et la route Kinsman. Il y a une vingtaine d'années, la 55^e rue de l'Est était encore un quartier élégant ; aujourd'hui, c'est une des voies les plus populeuses et les plus cosmopolites de la ville.

Moyens de transport. — En même temps que Cleveland s'agrandissait, il lui fallait se pourvoir de moyens de locomotion. Les omnibus apparurent vers 1850 et bientôt circulèrent sur les grandes avenues et relièrent Cleveland aux petites villes voisines. En 1856, la ville fit une ordonnance fixant à 25 cents le prix des places jusqu'à la rue Erie (9^e rue) et à 50 cents au delà. Deux ans plus tard, le Conseil municipal proposa d'autoriser un tramway à chevaux (horse railway) à faire le service de la gare au cimetière Woodland en passant par les rues Superior, Erie et Kinsman. La proposition fut rejetée alors, mais l'année suivante les deux premiers tramways à chevaux de Cleveland firent leur apparition : celui d'« East Cleveland » et celui de « Kinsman road » qui l'un et l'autre au début ne dépassaient pas l'avenue Willson (55^e rue). Il ne devaient pas tarder, d'ailleurs, à être prolongés et pourvus de lignes auxiliaires. En même temps, de nouvelles compagnies se fondaient et inauguraient de nouvelles lignes : citons, en 1863 « The St Clair Street Railway Co » et aussi « The West Side Streets Railway Co », la-

quelle mit un tramway en circulation le long de la rue Detroit. L'impulsion était donnée ; de 1867 à 1873 six nouvelles compagnies se fondèrent et des lignes de tramways avec embranchements sillonnèrent la ville.

En 1889, la Compagnie d'East Cleveland qui, neuf ans auparavant, avait déjà essayé, mais sans succès, d'employer l'électricité, adopta le système des trolleys et eut l'honneur de faire circuler sur ses lignes le premier tramway électrique employé aux Etats-Unis. Les compagnies « Brooklin Street Railroad », « Broadway et Newburgh » et « Southside » l'imitèrent et, en 1893, s'unirent à elles pour former la « Cleveland Electric Railway Co » qui se trouva ainsi à la tête de dix-sept lignes de tramways ; la même année, « la Woodland Avenue et West Side Street Railroad Co » (formée depuis 1885 par la réunion de la « West Side Railroad Co » et de la « Kinsman Street Railroad Co ») et la « Cleveland City Cable Railroad Co » qui avait acheté les lignes desservant les rues Superior, Saint Clair et Payne, constituèrent la « Cleveland City Railway Co » ou « Little Con », laquelle employa un câble, excepté dans la rue Saint Clair où passa un tramway électrique.

En 1900, le vieux système du câble fut entièrement abandonné et, trois ans plus tard, toutes les lignes passèrent sous le contrôle de la « Cleveland Electric Railway Co » qui, en 1908, changea son nom en celui de « Cleveland Railway Co ». Actuellement, il y a à Cleveland 50 lignes de tramways électriques dont 23 commencent au Public Square (Place Publique) avec une longueur totale de 485 kilomètres. Les unes longent les

grandes artères d'Est à Ouest, les autres traversent la ville du Nord au Sud, d'où le nom de « crosstown » (à travers la ville) qu'on leur a donné.

L'extension de ces lignes a, tout naturellement, suivi la croissance de la ville, « En 1870, lorsque la population n'était que de 92.000 habitants, la limite des trajets était presque toujours l'avenue Sterling (30^e rue); en 1880, la population s'était élevée à 160.000 et la limite avait reculé jusqu'à l'avenue Case (40^e rue); dix ans plus tard, elle dépassait l'avenue Willson (55^e rue); en 1900, on la trouvait à l'avenue Madison (79^e rue) et en 1910, aux environs du cimetière Lake-view (1).

Une étude des voies de communication de Cleveland et des moyens de transport ne saurait être complète si l'on ne parlait des nombreux ponts qui unissent les deux rives de la rivière Cuyahoga. Les Indiens, jadis, utilisaient un bac; les « Hommes blancs » firent de même et, pendant longtemps, Elijah Gunn fut le seul passeur; puis on eut l'idée de bâtir un pont flottant sur la rivière à peu près à l'endroit où s'élève maintenant celui de la rue Center. Le système en était fort primitif: « Quand les bateaux voulaient passer, les traverses de bois qui constituaient le pont étaient ramenées contre la rive et on les remettait ensuite en place au moyen de cordes. » Tel fut le premier pont de Cleveland; on le remplaça en 1837 par celui de la rue Columbus, qui causa la guerre du Pont, de célèbre mémoire, entre les

1. Plain Dealer, mars 1915.

deux villes rivales de Cleveland et d'Ohio city. « Il était supporté par un arc-boutant de pierre sur l'une et l'autre rive et des piles de maçonnerie au centre de la rivière. Entre les piles, il y avait un espace suffisant pour livrer passage à un bateau d'une largeur de 15 mètres. La longueur du pont était de 60 mètres, la largeur de 10 avec les trottoirs et la hauteur au-dessus de l'eau pouvait être estimée à 7 m. 20 (1).

D'autres ponts également en bois furent bâtis ensuite, puis vinrent les ponts de fer et d'acier, vers 1860, lorsque les chemins de fer firent leur apparition. Enfin on construisit de grands viaducs de béton, tels celui de la rue Superior construit en 1878, au coût de \$2.170.000 et qui mesure 963 m. 30 de long sur 19,2 de large; celui de la rue Central, terminé en 1880, le plus long de la ville (1.180 mètres) et qui est divisé en deux parties, dont une traverse la rivière Cuyahoga et l'autre la vallée du Walworth (2).

Dans une ville fortement peuplée et où l'on compte environ 97.000 automobiles, la circulation ne laisse pas que d'être un important problème, surtout dans les grandes artères et au voisinage de la place publique. Par suite, les accidents de la rue sont fréquents et trop souvent fatals, en particulier l'été quand la circulation est le plus intense et l'hiver en temps de verglas.

M. Lintz, « manager of the Safety Council » de la Chambre de Commerce nous a communiqué à cet effet des renseignements fort curieux. D'après une statistique

1. M^c Cabe, 65.

2. Petit affluent du Cuyahoga.

basée sur quatre années (1919-1923), les accidents sont peu nombreux lors des grosses chutes de neige quand tout le monde... reste chez soi, tandis qu'ils augmentent au contraire dès que reviennent les beaux jours. En 1924, par exemple, on a constaté 22 accidents mortels de la rue au mois de mai, exceptionnellement beau, contre 7 en février, 11 en mars, 8 en avril, mois maussades et pluvieux. D'autre part, on remarque également que les accidents diminuent à la suite des campagnes faites, notamment par les journaux, en vue de la sécurité publique, et surtout lorsqu'on réprime sévèrement les délits de circulation ; par contre dès que la loi s'adoucît et que le tribunal devient moins sévère, les excès de vitesse et les imprudences recommencent et fatalement des accidents s'ensuivent.

Au début de l'année 1925, on a inauguré dans l'avenue Euclid, un système déjà employé à New-York. Un sergent de ville, placé au sommet d'une tour, règle par un jeu de lumière toute la circulation des véhicules et des piétons de la grande place à la hauteur de la 20^e rue. Au croisement des rues les plus fréquentées des « policemen » veillent à ce que les piétons traversent la chaussée en toute sécurité. Notons d'ailleurs que leur tâche est facilitée de ce fait qu'à part de rares exceptions, toutes les rues sont rectilignes et se coupent à angle droit, dessinant un damier, et que, d'autre part, la configuration de la place publique la rend assez facile à traverser.

3° LE SERVICE DES EAUX

Les débuts. — Jusqu'en 1830 les colons établis à Cleveland s'étaient contentés de l'eau des sources et des puits. « Il y avait une source sur le versant de la colline près de l'endroit que Lorenzo Carter choisit pour y bâtir sa cabane en 1797, et une autre au bas de la ruelle Maiden, là où la distillerie des Bryant s'éleva quelques années plus tard (1) ».

« Deux pompes publiques furent installées peu après, l'une sur la grande place (public square), l'autre à l'angle des rues Superior et Water... et on eut soin de maintenir des citernes remplies d'eau en cas d'incendie (2). »

« Pendant longtemps, écrit Mrs George Merwin, dans les « *Annals of Early Settlers Association* », le seul porteur d'eau fut Benhu Johnson qui... avec sa jambe de bois, son petit wagonnet et son vieux cheval gravissait, chaque lundi, la colline escarpée qui est maintenant connue sous le nom de rue Vineyard, transportant à chaque tour deux barils protégés par des couvertures et distribuant l'eau aux habitants ».

En 1833, Philo Scovill, principal aubergiste de la ville à cette époque-là, s'associa avec quelques notables pour former la *Cleveland Water Co* au capital de \$ 25.000 et dont le but était « d'approvisionner la ville de Cleveland, dans le comté de Cuyahoga, en eau

1. Orth, 78, p. 134.

2. Avery, 71, p. 220.

potable ». En fait la compagnie se borna à cette déclaration et n'exista que de nom, quoique ses privilèges eussent été étendus en 1850, et les habitants continuèrent comme auparavant, à utiliser l'eau des sources et des puits ; mais avec l'augmentation de population ceux-ci devinrent plus qu'insuffisants.

Aussi, en 1850, quelques habitants présentèrent-ils au Conseil municipal une pétition le priant avec instance de s'occuper le plus tôt possible de l'approvisionnement de la ville en eau potable. En janvier 1851, le Conseil municipal décida que la question devait être étudiée par un comité composé du maire et de trois membres qu'il choisirait lui-même. Le maire était alors William Case, fils de Léonard ; il désigna pour l'aider dans sa tâche : Wm J. Warner, Dr J. P. Kirtland, et le colonel Whitteley. Le Comité travailla scrupuleusement et le 29 octobre 1852, Mr. Case lut son rapport. Il y disait entre autres choses qu'après avoir examiné les eaux du lac Erié, de la rivière Chagrin, du Tinker's creek et du Shaker run, il semblait au Comité « que le lac Erié était la seule source à laquelle on pouvait recourir pour un approvisionnement inépuisable en eau potable (1) ».

Le comité faisait aussi la recommandation suivante : « Pour obtenir une eau aussi exempte que possible des impuretés apportées par la rivière Cuyahoga au moment du flux et par les égouts, il sera sage de construire la station de pompe à un kilomètre et demi au moins de la rue Water et d'avancer le tuyau d'aspiration dans le

1. Report of the committee, p. 5.

lac à une distance d'au moins 2 km. 400 pour éviter les impuretés de la côte (1). »

A ce rapport, en était joint un autre du professeur W. W. Mather de Columbus sur la composition des eaux de Cleveland et de ses environs. On y trouvait une comparaison entre les dites eaux et celles des villes de l'Est : « L'eau du Cuyahoga est meilleure que celle de Croton (employée à New-York), et que la moyenne des eaux utilisées dans les villes de l'Est, tandis que l'eau du lac Erié est beaucoup plus pure qu'aucune d'entre elles sauf celle de Cochituate (Boston); elle est, de plus, généralement claire, toujours fraîche, et agréable au goût, et si l'on a soin de la prendre à une profondeur telle qu'on évite les impuretés de la surface et les sédiments du fond... elle est aussi bonne qu'on peut le désirer (2). »

A la suite de la lecture de ce rapport et sur la recommandation du Comité, on décida de confier le soin des travaux à exécuter à Theodor R. Scowden, de Cincinnati, ingénieur hydraulique. Le 28 février 1853, Scowden présenta un rapport dans lequel il approuvait le plan proposé par le comité avec lequel il avait eu, d'ailleurs, de fréquents rapports lors des investigations auxquelles s'était livré ce dernier. Il faisait aussi une description générale de la station de pompe et du réservoir envisagés aussi bien qu'un plan des tuyaux qui devaient distribuer l'eau dans la ville, le district à approvisionner étant primitivement limité par les rues Erié, à l'Est,

1. Report of the committee, p. 7.

2. Report of the committee, p. 13.

Eagle, au Sud ; la rivière Cuyahoga, à l'Ouest et le lac Erié au Nord. Il estimait le coût probable des travaux à \$ 380.766,63.

Le premier *Board of Water Works Commissioners* fut créé au mois d'avril mais les travaux ne furent commencés qu'un an plus tard pour se terminer le 19 septembre 1856 ; le 24 du même mois, l'eau circula pour la première fois dans la ville à l'occasion de la foire de l'Ohio et cet « événement fut salué par de grandes démonstrations de joie, comme la célébration de l'introduction des eaux du lac Erié dans la ville de Cleveland (1) ».

Le système se composait d'un tuyau de fer de 1 m. 25 de diamètre et d'une épaisseur de 9 mm. 37 placé à 120 mètres à l'Ouest de l'ancien lit de la rivière et enfoncé dans le lac à une profondeur de 3 m. 60. Le dit tuyau, long de 90 mètres seulement était rivé à son extrémité nord à un puits en fer de 4 m. 50 de profondeur et d'un diamètre de 2 m. 40 entouré d'une tour circulaire en pierre d'un diamètre extérieur de 10 m. 20. Sur la côte, le tuyau communiquait, au moyen d'un aqueduc oviforme en briques de 1 m. 50 sur 1 m. 20, avec la station de pompe. Celle-ci était située dans l'avenue Division au pied de l'avenue Kentucky et était pourvue de deux pompes du type « Cornish » qui devaient être employées alternativement. Un réservoir d'une capacité de 190.000 hectolitres se dressait à l'angle de la rue Kentucky et de l'avenue de Franklin et dis-

1. Report of the trustees to the city council of Cleveland, 1857, p. 13.

tribunait l'eau au moyen d'un système de tuyaux d'une longueur de 20 km. 800.

Perfectionnements. — Dans un rapport daté du 20 février 1857, les administrateurs du service des eaux avaient dit : « Il n'y a pas à craindre que le système actuel ne manque à nous fournir d'eau abondamment dans les cinquante années qui vont suivre ». Cette prédiction optimiste ne se réalisa pas, puisque moins de dix ans après l'achèvement des premiers travaux on les jugea inadéquats. Le puits d'où l'on tirait l'eau était trop près de la côte, beaucoup plus près que ne l'avait recommandé le comité d'investigation en 1852. On décida d'obvier à cet inconvénient et, en 1867, on fit des plans pour un nouveau tunnel, dont la construction commença en 1869. Ce tunnel achevé en mars 1874 avait 1 m. 50 de diamètre ; il partait des rives du lac à une profondeur de 20 m. 25 et rejoignait à une distance de 2.000 mètres environ de la côte un puits qui descendait dans l'eau à une profondeur de 27 mètres.

L'année 1885 vit l'achèvement de deux réservoirs, le premier dans la rue Fairmount, long de 450 mètres et large de 210, et divisé en deux bassins, dont les capacités respectives étaient 1.776.600 hectolitres et 1.247.400 hectolitres. Le deuxième fut placé dans la rue Kinsman (aujourd'hui Woodland avenue), au milieu du parc « Woodland hills » : il était à haute pression, et d'une capacité de 1.264.010 hectolitres, tandis que celui de la rue Fairmount était à basse pression. Quant au vieux réservoir de la rue Kentucky, il fut abandonné et son emplacement fut converti en un parc.

Toutefois le système était encore très imparfait ; au moment de la fonte des glaces à la fin de l'hiver et lorsque le lac se trouvait agité par des vents, les eaux venant des égouts étaient entraînées jusqu'au puits et contaminaient l'eau destinée à la consommation de la ville. Non seulement cette eau était fréquemment affectée d'une très désagréable odeur, mais elle était fort insalubre et les cas mortels de fièvre typhoïde étaient fréquents. Devant les plaintes réitérées des habitants, le maire R. E. Mc Kisson chargea un comité de faire une investigation en 1895 et après que des bons eurent été émis, de nouveaux travaux furent commencés, cette fois-ci sur la rive droite. Après une série d'explosions qui causèrent la mort d'un certain nombre d'ouvriers, le tunnel se trouva terminé en 1902 et un puits de 30 mètres de diamètre fut placé dans le lac à une distance de la côte de 8 kilomètres, comme on avait dit qu'en « aucun cas les eaux d'égout ne pourraient être entraînées au-delà de 3 km. 500 ». On n'employa ce nouveau tunnel qu'en 1904, lorsque la station de pompe de la rue Kirtland eut été terminée et on abandonna les tunnels de la rive gauche jusqu'en 1914, quand on les prolongea afin de les relier à un nouveau puits situé dans le lac à 1.200 mètres à l'Ouest de celui construit en 1902.

De 1905 à 1910, le taux des morts par la fièvre typhoïde tomba de 52 à 16, par 100.000 habitants ; mais en 1910, il y eut une recrudescence de la maladie et bien qu'elle fût due à de multiples causes, les accusations se portèrent sur l'eau et on réclama à grands

cris qu'elle fût désinfectée et filtrée. Par suite, la station de pompe de la rue Kirtland fut pourvue d'un laboratoire et d'appareils permettant de traiter l'eau avec une solution de chlorure de chaux. De plus, de 1914 à 1918, la station de pompe de l'avenue Division a été entièrement rééquipée et pourvue d'un système de filtration qui ne supplée pas mais s'ajoute au traitement par le chlore tout en permettant d'employer pour ce dernier une solution moins concentrée et, par tant, moins susceptible de donner à l'eau un goût désagréable.

Un système semblable sera installé au réservoir de la route Baldwin, commencé en 1914 à une altitude de 245 m. 50 et dont la capacité sera de 4.941.000 hectolitres. Il doit remplacer le réservoir de la rue Fairmount, mais bien qu'on eût compté l'utiliser dès 1920, à l'heure actuelle il n'est pas encore terminé.

Le système actuel. — Divers travaux ont été encore entrepris, si bien qu'en 1925, le service des eaux à Cleveland est assuré par deux systèmes de tunnels sous le lac d'une capacité de 6.237.000 hectolitres et desservant quatre stations de pompe, deux grandes sur la rive du lac et deux plus petites pour les parties les plus élevées de la ville. Il comprend ensuite quatre réservoirs, tous installés dans l'Est de la ville et un système de tuyaux d'une longueur totale de 2.414 kilomètres, circulant non seulement sous les rues de Cleveland, mais sous la banlieue, jusqu'à Willoughby, à l'Est, Bedford au Sud et la rivière Rocheuse à l'Ouest, desservant une population de plus d'un million d'ha-

bitants et distribuant par jour environ 5.303.340 hectolitres au prix de 60 cents le pied cube.

De nouveaux agrandissements et améliorations ont été projetés mais, dès maintenant, Cleveland a un système fort bien équipé et si l'on peut se plaindre parfois du goût désagréable de l'eau, surtout dans l'Est de la ville lorsque le traitement par le chlore est poussé à un point excessif, inconvenient qui disparaîtra d'ailleurs quand le système de filtration sera complété au réservoir Baldwin, on ne peut s'empêcher de constater que cette eau est en tout cas fort salubre, puisque les cas mortels de fièvre typhoïde n'ont été que de 3 par 100.000 habitants en 1920 et 2,2 en 1922.

4° LES EMBELLISSEMENTS ET LES PARCS

Débuts. — L'historique des parcs de Cleveland peut se diviser en trois périodes : la première, qui s'étend de la fondation de la ville au « Park Act » de 1893, est une période d'expectative et de tâtonnements où de timides essais seuls sont entrepris et échouent souvent ; à partir de 1893, c'est la période de création, puis de perfectionnement, qui continue jusqu'en 1917. A cette date, le « Cleveland park board » est créé, il ne lui restera plus qu'à continuer les embellissements et à coordonner le système.

Le premier parc de Cleveland, modeste comme le petit village qui l'ouvrit au public en 1835, mesurait seulement 110 mètres sur 60 ; il était situé au Nord de la rue du Lac (Lake street) et à peu de distance de la

place publique. Les Clevelanders d'alors pensaient en faire le quartier select où se grouperaient les hôtels spacieux et les maisons élégantes, rêve qui ne fut point réalisé ; les usines, les voies ferrées, envahirent peu à peu les alentours du parc qui tomba dans l'abandon, bien qu'on eût essayé de l'améliorer en 1853 et 1872. Aujourd'hui il sert de cour de récréation aux enfants du quartier avoisinant la gare centrale, un des plus congestionnés de la ville.

Quoi qu'il en soit, le parc *Clinton* resta pendant longtemps l'unique parc de Cleveland ; en vain les habitants réclamaient-ils, le Conseil municipal faisait la sourde oreille. Tant qu'il s'agissait de discuter la création de nouveaux parcs ou de confier le soin d'étudier la question à un comité, les conseillers étaient d'accord ; mais lorsqu'on devait en venir à un achat de terrain, le Conseil se récusait. C'est ainsi qu'en 1852, il refusa d'acheter 285 ares dans l'avenue Euclid et aux environs de la rue Perry (22^e rue) que Nathan Perry voulait lui vendre au prix de \$ 49,50 l'are. Un an plus tard, une offre similaire de Philo Scovill fut repoussée et, en 1856, le Conseil refusa pareillement d'acheter le « Williams park », situé entre les avenues : Kennard, Garden, Case et Willson (53^e rue).

Enfin, après l'échec d'un comité qui, en 1857, avait proposé d'ouvrir deux parcs sur la rive droite et un sur la rive gauche, le Conseil municipal créa en 1871 le premier *Bureau de commissaires des parcs* (First board of park commissioners) qui devait s'occuper de la création des parcs dans la ville jusqu'en 1891, date à laquelle

ce soin fut confié pour deux ans au Directeur des Travaux publics.

Ce bureau de commissaires des parcs s'occupa d'abord de lever un impôt, puis il émit des bons jusqu'à un total de \$ 35.000. Cet argent lui servit à faire quelques améliorations sur la place publique et dans le parc Clinton, puis, et surtout, à créer deux parcs, celui du Franklin circle et celui de Lakeview.

A la vérité, le *Franklin circle* existait déjà depuis longtemps. Dès 1836, les propriétaires de la township de Brooklin auxquels le terrain appartenait en avaient fait une place publique qui depuis lors avait servi de champ de foire aux fermiers du voisinage. En 1857, la partie centrale avait même été entourée d'une clôture, puis, en 1871, le Board of park commissioners y fit percer la rue Franklin et s'occupa d'y planter des arbres et des buissons. Hélas ! la destinée du nouveau parc allait être plus tragique encore que celle du parc Clinton ; les voies ferrées ont envahi les abords de celui-ci, elles sillonnent presque entièrement celui-là, depuis qu'en 1907, le Conseil municipal a autorisé le « Forest city railway » à y faire passer ses lignes. Tel a aussi été le sort du parc de *Lakeview*, créé dans un terrain limité par les rues Ontario, Seneca, Wood et Bond, acheté quatre ans auparavant, et appelé alors « Shantytown », mais qui fut bientôt envahi, lui aussi, par les lignes de chemins de fer.

Même en joignant à ces parcs le parc *Miles*, offert au village de Newburgh par un de ses pionniers, Théodore Miles, et où s'élève maintenant une bibliothèque, le parc

Southside acheté par la ville de Cleveland aux héritiers de Mrs Pelton qui avait rêvé d'y établir une école de filles et le parc *Fairview* créé sur l'emplacement du vieux réservoir de la rue Kentucky, on verra que Cleveland était encore loin du système magnifique dont elle se glorifie aujourd'hui. Elle allait l'acquérir en quelques années, grâce à la munificence de plusieurs de ses habitants. C'est Mr Wade qui donna l'exemple ; en 1882, il offrit à la ville le superbe parc de 2.550 ares qu'il avait créé dix ans auparavant, au Nord de l'Université, à la condition que la ville emploierait \$ 75.000 à y faire des embellissements ; depuis, par suite d'acquisitions, la superficie de ce parc s'est accrue jusqu'à 34 ha. 60.

En 1889, le jardin zoologique, le « Zoo », y fut ouvert ; il ne contenait alors que « deux ours noirs, deux chats sauvages, une famille de corbeaux et une colonie de chiens des prairies ». Il ne devait pas tarder à s'augmenter et en 1907 on l'a transporté au parc Brookside où il est resté depuis.

Période de création. — L'année 1893 marque le début de l'ère des parcs à Cleveland, elle s'ouvrit par le don que fit Mr Gordon à la ville d'un parc de 4 ha. 85 à l'extrémité de la 79^e rue et sur les bords du lac Erié. Dans les mêmes moments en vertu du « Park act » passé par l'assemblée d'Ohio, un nouveau *Board of Park commissioners* fut créé à Cleveland. Il se composait du maire, du président du Conseil municipal et de trois membres nommés par les administrateurs du « Sinking fund » (Fonds d'amortissement).

Les membres de la commission des parcs ne trompèrent pas la confiance qu'on avait mise en eux, jamais mission ne fut mieux remplie que la leur. Dans le rapport qu'ils présentèrent en 1894, on pouvait lire ces mots : « La principale caractéristique du plan général que les membres de la commission ont jugé devoir être le meilleur est de créer de grands parcs à la lisière de la ville, dans chacune des principales sections, et de faire en sorte qu'ils puissent être facilement reliés les uns aux autres par de larges boulevards afin de former autour de la ville un cercle de verdure (1) ».

Avec cet objet en vue, les membres de la Commission passèrent un contrat avec Mr E. W. Bodwitch, célèbre ingénieur paysagiste du Massachusetts, et le chargèrent de diriger les travaux, conjointement avec un ingénieur de Cleveland du nom de C. W. Pratt.

Il n'était point difficile de trouver dans l'Est de la ville un lieu favorable à l'établissement d'un parc, la partie de la vallée du Doan brook qui traverse le parc Wade et aboutit au parc Gordon, semblait l'endroit rêvé. Au fond d'une vallée encaissée « le ruisseau aux eaux claires coule sur des cailloux entre deux rangées de saules, tantôt étroit, tantôt s'élargissant pour former des mares ou des lacs en miniature (2) ».

D'une longueur de 3 km. 200 entre le parc Wade et le lac Erié et d'une largeur variant de 200 à 400 mètres, la vallée couvrait une superficie d'environ 75 hectares et avait l'avantage de relier deux parcs déjà existants. Les

1. *Report of the first board of park commissioners*, 1894, p. 13.

2. *Report of the first Board of park commissioners*, p. 20.

membres de la Commission décidèrent donc d'en faire l'acquisition, mais, une fois de plus, la générosité publique intervint et en 1896 au grand meeting tenu le 22 juillet en l'honneur du centenaire de la fondation de la ville, Mr J. W. Cowles, président de la Chambre de commerce, annonça au milieu des applaudissements que Mr John D. Rockefeller faisait don à la ville de 112 ha. de terrain entre les parcs Gordon et Wade pour l'établissement d'un parc et d'une somme de \$ 300.000 pour la construction d'un boulevard entre le parc Wade et celui de Shaker heights.

A son tour, Mr Patrick Calhoun dota la ville d'une bande de terrain étendue le long de l'avenue Fairmount et de la vallée du Doan brook jusqu'après le « Cedar glen » (gorge de Cedar). Enfin Mrs Ambler offrit 10 hectares plus au Nord, auxquels Cleveland en joignit 20 autres qu'elle acheta, ce qui lui permit de posséder toute la vallée du Doan brook jusqu'aux Shaker heights. Cette partie de la vallée entre le parc Wade et celui de Shaker heights est certainement la plus pittoresque, le ruisseau est de plus en plus encaissé, les bords du ravin sont abrupts, couverts de fleurs sauvages, de mousses et de fougères, couronnés d'arbres séculaires, anciens témoins de la forêt dense qui a fait donner à Cleveland le nom de Forest City. A mesure qu'on s'élève, le caractère sauvage disparaît, le ruisseau coule dans une plaine douce où circulent les rivulets qui contribuent à le former et il traverse une série de petits lacs dont les deux plus importants, le « Upper lake » et le « Lower lake » ont une superficie totale de 20 hectares environ.

Le « Uppèr lake » ou lac Supérieur, appelé parfois « Crescent lake » à cause de sa forme qui rappelle celle d'un croissant est situé entre les boulevards, « North park » et « South park », non loin d'un merveilleux taillis d'arbres forestiers ; tandis que le « Lower lake » ou lac Inférieur, à l'Est de la route Coventry, laisse échapper vers le Sud un petit cours d'eau.

C'est dans ce site enchanteur qu'une petite colonie de Shakers s'était installée dès 1823 ; après qu'elle eut abandonné les lieux, ceux-ci devinrent la propriété de la compagnie « Shaker Heights Land » de Buffalo qui posséda environ 403 hectares de terre dans ce voisinage.

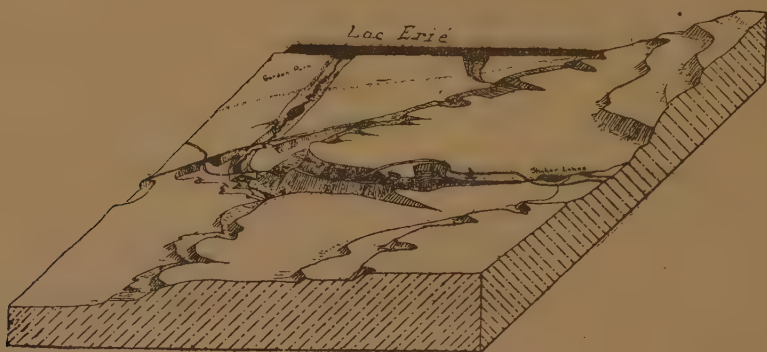
En 1893, la compagnie offrit la source du Doan brook, les lacs et les terres avoisinantes à la ville de Cleveland qui se trouva dès lors propriétaire de l'entière vallée d'une longueur de 9 km. 630 serpentant à travers les parcs *Shaker Heights*, *Wade*, *Rockefeller* et *Gordon* jusqu'au lac Erié. C'est à l'entrée du parc Wade qu'a été construit en face d'un petit lac le Musée de Cleveland, ouvert pour la première fois au public, le 6 juin 1916, et derrière lequel s'étend une roseraie.

En remontant vers le lac, dans le parc Gordon, on trouve le jardin de Shakespeare établi d'après les plans de celui de Stratford-sur-Avon et ouvert lors du tricentenaire du célèbre auteur dramatique (1).

Au Sud les parcs furent longtemps isolés les uns des autres, le premier créé après le « Park act » de 1893, fut celui de Newburgh, appelé plus tard le *Garfield*

1. Report on parks, 1923, p. 25.

park en mémoire du président des Etats-Unis de ce nom, qui né dans le comté de Cuyahoga, habita Cleveland presque toute sa vie. Il se trouve en réalité hors des limites de la ville, dans le village de South New-



La vallée du Doan Brook et son débouché dans le lac

(Reproduite avec l'autorisation de Mr. Wm Gregory)

burgh ou Garfield heights entre les avenues Broadway et Turner ; c'est un parc naturel de plus de 73 hectares où croissent de très vieux arbres et où a été creusé en 1915, un lac artificiel, entre un ancien lac et le Mill creek.

En remontant vers l'Ouest, on rencontre le parc *Washington*, aux environs de l'avenue Harvard et de la route Independence et d'une superficie de 40 ha 50 dont une vingtaine ont été achetés au parc Forest city qui lui est adjacent.

On ne trouve sur la rive gauche que deux parcs d'importance : le parc *Edgewater* au Nord et le parc *Brookside* au Sud. Le premier d'une superficie de 48 hectares dont 6 seulement furent reçus en don, s'étend le long

du lac à partir des docks sur une longueur de 1 km. 800 et sur une largeur qui varie de 120 mètres à son extrémité Est, à 450 à son extrémité Ouest. Ce parc est le pendant du parc Gordon et il n'est point nécessaire d'insister sur ses avantages naturels, en particulier sur la plage sablonneuse et légèrement incurvée qui le relie au lac.

Traversé par le Big creek et ses affluents, découpé en ravins, en plaines et en coteaux, tel se présente le parc *Brookside*. Il fut créé en 1894 sous le nom de parc Brooklin et agrandi et embelli depuis lors ; on sait que c'est dans ce parc qu'a été transporté le « Zoo » en 1917, c'est là aussi que se trouve un « stadium » pourvu de sièges en ciment et pouvant contenir 100.000 spectateurs.

A côté de ces parcs, il en existe un certain nombre d'autres plus petits, tels que le parc *Woodland hills* à l'intersection de la route Kinsman et de la 116^e rue, où se trouve un réservoir d'eau, et le parc de *Kingsbury run* qu'on est en train de créer entre les rues 40^e et 55^e aux alentours du ruisseau d'où il tire son nom.

Avec les boulevards qui les traversent et les relient les uns aux autres et les 75 playgrounds (cours de récréation) pour enfants établis dans divers quartiers de la ville, la superficie totale des parcs est d'environ 890 hectares.

En 1899, le « Board of park commissioners » fut supprimé sous prétexte d'illégalité et la direction des parcs passa au *Département of public works* qui s'en est occupé depuis lors. Ce département travaille main-

tenant en collaboration avec le *Cleveland metropolitan park board* créé le 23 juillet 1917 en remplacement du « Cuyahoga county park board ».

Le Cleveland metropolitan park board se compose de trois membres nommés par la « Probate court » pour une période de trois ans et révocables par elle. Il a la charge de créer de nouveaux parcs et d'entretenir ceux déjà existants dans tout le comté de Cuyahoga, à l'exception des villages de Bay et de Dover.

Période d'extension. Depuis 1917. — La création du « Cleveland metropolitan park board » ouvre la troisième phase dans l'histoire des parcs de Cleveland, la phase de développement et d'extension. Les parcs qui existent ne suffisent déjà plus, ils devaient entourer la ville d'un « cercle de verdure », mais la ville déborde de tous les côtés du cercle. D'où nécessité d'une nouvelle ceinture de parcs, gigantesque celle-là, et bien digne du futur grandiose que la ville envisage.

Le Cleveland metropolitan park board a simplement adopté le plan préparé par Frederick Law Olmsted de Boston et W. A. Stinchcomb de Cleveland, pour le Cuyahoga county park board, et approuvé par la « National conference on city planning » tenue à Cleveland en juin 1916. Ce plan propose d'utiliser pour l'établissement des parcs les vallées des cours d'eau qui sillonnent la région. Il a par suite un double avantage économique : ces vallées coupées de ravins et de gorges, généralement sinueuses et profondément encaissées, bordées d'arbres et de buissons, forment un

site naturel qu'il n'est guère besoin de transformer. D'autre part ces vallées étant impropres à l'établissement de fabriques ou à la construction de maisons aussi bien qu'à l'agriculture, leurs propriétaires, au lieu de les vendre, acceptent généralement de les donner et c'est ainsi qu'on a inauguré un nouveau système : « Au lieu d'acheter les terres... le Cleveland metropolitan park board sollicite des donations » (1).

Les vallées qui serviront à l'établissement des nouveaux parcs sont : à l'Est, celles des cours d'eau tributaires du lac Erié : le Nine mile creek, qui coule à travers East Cleveland ; l'Euclid creek qui passe par l'avenue Euclid et la route de Mayfield. d'où il pourra être facilement rattaché, d'une part au parc de Shaker heights, et de l'autre à celui qu'on établira dans la vallée du Chagrin. Cette dernière vallée qui se termine au lac Erié, traverse Willoughby et Gates Mill après avoir donné naissance aux chutes qui portent son nom : The Chagrin Falls.

Au Sud, ce sont les affluents du Cuyahoga : le Tinker's creek qui arrose les villages de Bedford et de Glen Willow, et pourra être relié au parc de la rivière Chagrin ; le Chippewa et surtout le Big creek qui dans sa course dirigée de l'Est à l'Ouest réunira le parc actuel de Brookside qu'il traverse et celui qu'on établira dans la vallée de la rivière Rocheuse.

Ce dernier parc sera créé dans la vallée de la rivière Rocheuse (Rocky river) depuis le pont de

1. First annual report of the Cleveland metropolitan park board, 1916, page 30.

l'avenue Detroit et jusqu'à Wooster pike d'où il suivra alors, soit la branche Est de la rivière à travers le village de Berea jusqu'à Strongsbill ; soit la branche Ouest jusqu'aux chutes d'Olmsted.

Autant qu'il sera possible ces parcs seront naturels, là où il existe déjà une végétation sauvage elle sera préservée, là où elle n'existe plus, on replantera les arbres qui s'adaptent le mieux au cadre et presque partout on laissera en paix les oiseaux et les animaux et la chasse sera interdite à toutes les époques de l'année.

Des boulevards relieront ces parcs entre eux et aux parcs actuels de Cleveland. Déjà le Cleveland metropolitan park board possède 420 hectares de terres dans les vallées ci-dessus nommées, c'est-à-dire à peu près un cinquième de la superficie totale des parcs projetés. Comme quelques-uns d'entre eux s'étendent hors des limites du comté de Cuyahoga il est question d'annexer au district de Cleveland les townships voisines afin que le plan puisse être réalisé dans son entier. Quand il sera terminé, Cleveland sera en possession d'un des plus beaux systèmes de parcs du monde ; dès maintenant, elle est richement pourvue. Les parcs actuels sont facilement accessibles et les pauvres comme les riches peuvent jouir du frais ombrage des arbres au bord des ruisseaux ou se promener le long des boulevards ombrés.

5^e ADMINISTRATION

Les débuts. — La town, puis le village. —

Jusqu'en 1802, Cleveland n'avait eu aucune forme de gouvernement, mais le 5 avril de cette année-là, les habitants de la « township » se réunirent chez James Kingsbury et établirent un rudiment d'organisation municipale (1), composé d'un conseil d'administration de trois membres, d'un juge de paix, d'un trésorier, d'un « assessor » ou percepteur et d'un secrétaire. Douze ans plus tard, lorsque Cleveland passa au rang de village, l'acte d'incorporation indiqua les formes de sa nouvelle administration, séparée maintenant de celle de la township. Chaque année, le premier lundi de juin, les habitants se réunissaient et éalisaient au scrutin secret : un président, un « recorder » (greffier municipal), trois « trustees » (administrateurs), un trésorier, deux « assessors » pour répartir les impôts fixés annuellement par les trustees et un « marshal » pour les percevoir.

La cité. — Cette forme de gouvernement dura vingt-deux ans, c'est-à-dire, jusqu'à ce que Cleveland fût devenue une « city ». Lorsqu'elle en eut obtenu le titre, la charte qui lui fut octroyée par l'Etat d'Ohio décida que la ville serait désormais administrée par un maire, un conseil municipal composé de trois membres par arrondissement, et « d'aldermen » en nombre égal à celui des arrondissements de la ville. L'élection des

1. Les colons suivirent la méthode pratiquée dans les townships de l'Est, l'élection par les habitants de tous les fonctionnaires.

aits fonctionnaires, du « marshal » et du trésorier devait avoir lieu annuellement le premier lundi de mars et, le second lundi du même mois, les conseillers municipaux devaient se réunir pour procéder à l'élection d'un président qui assumerait la direction de leurs meetings en l'absence du maire.

A mesure que la ville grandit, de nouveaux offices ou emplois administratifs furent créés, il en résulta un éparpillement des pouvoirs, nuisible à la bonne administration de la ville. Comme il en était de même dans un grand nombre d'autres cités, la législature d'Ohio passa une loi, le 16 mars 1891, par laquelle elle autorisait les dites villes à changer la forme de leur administration.

Réforme de 1891. — Le plan fédéral. — Par suite on adopta à Cleveland, le plan dit fédéral : Le pouvoir législatif était confié à un conseil municipal de 20 membres, élus à raison de deux pour chacun des dix districts dans lesquels les 40 arrondissements de la ville étaient répartis. Quant au pouvoir exécutif, il appartenait au « Bureau de contrôle » (Board of control) qui se composait d'un maire élu par le peuple et d'un conseil de six directeurs nommés par lui et chargés des départements suivants : *Law* (justice) ; *Public works* (Travaux publics) ; *Police* ; *Fire* (Incendies) ; *Accounts* (Finances) ; *Charities and correction*.

Le maire et son conseil siégeaient au conseil municipal et prenaient part à ses délibérations, mais n'avaient pas le droit d'y voter.

Un amendement du 10 avril 1891 décréta qu'en cas d'incapacité ou d'absence du maire, ses pouvoirs seraient

transférés aux directeurs des départements ci-dessus nommés et dans l'ordre indiqué plus haut : Justice, travaux publics, etc.

Dans une ville qui s'accroît d'année en année, les meilleures institutions se révèlent bientôt défectueuses et le besoin de réorganisation se fait sentir très vite ; de même que la forme de gouvernement établie en 1836, lors de l'incorporation de Cleveland comme cité, avait été jugée soixante ans plus tard, inadéquate à l'importance de la ville, de même celle de 1896, parut insuffisante vers 1912.

Charte de 1913. — Aussi un comité de 15 membres prépara-t-il une nouvelle charte qui fut votée par les citoyens en juillet 1913 et devint effective le premier janvier 1914. Cette charte ne faisait qu'amplifier celle de 1896, modifiée d'ailleurs en 1902 et 1910. Le maire élu pour deux ans nommait les « Directeurs ou chefs des départements publics qui constituaient avec lui le Bureau de contrôle (Board of control). »

Le conseil municipal, ou *city council* se composait de 26 membres, un par arrondissement, élus pour deux ans ; comme précédemment, le maire et son cabinet pouvaient assister aux séances du conseil avec voix consultative, mais n'avaient pas le droit de voter.

Les *départements* au nombre de sept étaient respectivement :

I. — *Department of law* (justice).

II. — *Department of public service* (services publics).

a) *Division of streets* (rues) ; b) *Division of engineering and*

construction (Bâtiments publics) ; c) Division of garbage (voirie).

III. — *Department of parks and public property.*

a) Division of parks ; b) Division of recreation ; c) Division of markets (marchés) ; d) City architect (architecte de la ville) ; e) Street lightning (éclairage des rues).

IV. — *Department of public welfare (Bien-être public).*

a) Division of health (santé publique) ; b) Division of employment (travail) ; c) Bureau of immigration ; d) Bureau of outdoor relief (Bureau des secours) ; e) Parole officer ; f) City chemist (chimiste de la ville).

V. — *Department of public safety (Sûreté publique).*

a) Division of police ; b) Division of fire (incendie) ; c) Division of building (construction) ; d) Division of smoke (fumée).

VI. — *Department of finance.*

a) Division of accounts (comptes) ; b) Division of treasury (trésor) ; c) Division of assessments and licenses (impôts et licences) ; d) Division of purchase and supplies (achats et approvisionnements).

VII. — *Department of public utilities.*

a) Division of water (eau) ; b) Division of light and heat (éclairage et chauffage).

En dehors de ces départements et de leurs subdivisions, il existait un certain nombre d'autres offices municipaux, tels que la « Civil service commission » composée de trois membres nommés par le maire pour six ans et qui s'occupait de l'examen des candidats aux services publics, la « Sinking fund commission » (Commission du fonds d'amortissement) composée du maire, du directeur des finances et du président du Conseil municipal ; le « Board of revision of assessments »

(Bureau de révision des impôts) qui comprenait le maire, les directeurs des départements de la justice, des finances et des travaux publics et le président du Conseil municipal et avait pour objet d'examiner tous les nouveaux impôts et de les soumettre au Conseil municipal ; la « City plan commission » et la « Street railway commission » (commission des tramways électriques).

Charte de 1924. — Un nouveau changement dans l'administration de Cleveland devait se produire dix ans plus tard. Las des intrigues qui amenaient généralement au pouvoir des politiciens peu habiles et esclaves de leur parti, un comité de cent membres « Committee of one hundred » proposa une réforme de la charte de 1913. Malgré une forte opposition de la Chambre de commerce, de la Fédération du travail et des journaux « The News » et le « Plain dealer », la réforme fut adoptée par 77.888 voix contre 58.204 aux élections de 1921 et la nouvelle charte fut mise en vigueur le 1^{er} janvier 1924.

Elle présente deux particularités : le « manager plan of municipal government » et l'élection du Conseil municipal par « représentation proportionnelle ». Ces deux traits sont nouveaux dans l'histoire des administrations municipales aux Etats-Unis et Cleveland a la gloire d'être une des premières villes à les expérimenter.

Le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif appartiennent désormais à un conseil municipal de 25 membres élus de la façon suivante ; la ville est divisée en

districts élisant proportionnellement à leur population de 5 à 9 conseillers ; en fait pour la première élection, quatre districts furent établis élisant respectivement 7, 5, 6 et 7 conseillers. Chaque électeur peut indiquer l'ordre de ses préférences, en marquant à la suite des noms des candidats, les numéros 1, 2, 3,...

Le Conseil municipal exerce seul le pouvoir législatif, quant au pouvoir exécutif, il le délègue à un « manager » ou administrateur qu'il choisit en dehors de son sein pour une durée illimitée et qu'il peut révoquer.

Le « manager » n'est responsable de ses actes que devant le Conseil municipal ; comme le maire autrefois, il peut assister aux réunions du Conseil municipal avec seulement voix consultative, c'est à lui également qu'est confié le soin de nommer les chefs ou directeurs des départements, comme dans l'ancienne administration. La nouvelle charte a créé seulement trois départements, ceux de la justice, des finances et des services publics ; quant aux autres, le Conseil municipal devra les créer comme il le jugera nécessaire.

Un nouveau trait de la charte de 1921-24 est celui-ci : « Le directeur de chaque département pourra avec l'approbation du manager, nommer un bureau de citoyens qui l'aidera dans sa tâche ». « Il semble que ce soit la première charte dans l'histoire des municipalités américaines qui essaye de tempérer la bureaucratie gouvernementale par les avis et les conseils des simples citoyens (1). »

1. *Cleveland year book*, 1923, p. 32.

Il est trop tôt encore pour pouvoir juger des résultats de la nouvelle administration. Quoi qu'il en soit, c'était une expérience à tenter et l'on ne peut que louer Cleveland d'en avoir pris l'initiative.

CHAPITRE V

LES VOIES DE COMMUNICATION ET LES TRANSPORTS

I. — LES ROUTES

Débuts. — Lorsqu'on circule actuellement sur l'une des routes qui sillonnent l'Etat d'Ohio, on a peine à se figurer qu'il y a cent cinquante ans tout ce territoire n'était qu'une immense forêt. Les premiers sentiers y furent tracés, dit-on, par les « buffalos », les Indiens en pratiquèrent d'autres pour relier entre eux leurs villages ou plutôt leurs campements. Outre ces sentiers, ils établirent des routes, généralement sur les hauteurs afin d'éviter l'humidité des vallées marécageuses et de pouvoir surveiller plus facilement la plaine environnante.

Deux de leurs routes passaient à travers la Réserve : c'étaient, d'une part, la route du *Muskinghum*, qui partant du lac Erié, remontait le cours du Cuyahoga et descendait les vallées du Tuscarawas et du Muskinghum jusqu'au fleuve Ohio, et d'autre part, la route dite du *Lake shore* ou de la berge du lac, parce qu'elle suivait celle-ci depuis Buffalo jusqu'à Fort Sandusky où elle rejoignait la grande route ou « Big trail » qui allait à Détroit.

Nous avons vu comment, lors de l'arrivée des Colons à Cleveland, les arpenteurs y avaient tracé des rues, mais la town ne pouvait demeurer isolée, ni du reste de la township, ni des townships voisines. Les deux routes indiennes ou « Indian trails » étaient insuffisantes, force fut donc aux colons d'en créer de nouvelles. La première fut celle qu'on appela *The girdled road* ; partant de Cleveland, elle allait jusqu'à Willoughby, et de là par Kirtland, Concord, Plymouth et Conneaut, elle atteignait la frontière pennsylvanienne.

Bientôt après, on commença la construction de la route de Kinsman, puis des routes St Clair et Euclid, dont nous avons déjà parlé et qui suivaient d'anciennes berges lacustres, tout comme à l'Ouest de la ville, la route de Detroit et celle du *Coe ridge* qui menait à Dover et qui fut ensuite prolongée jusqu'à Elyria.

A mesure que les petites localités voisines se peuplaient, des routes étaient établies pour les relier à Cleveland qui leur servait de marché. Parmi les plus importantes de ces routes, il y avait les deux qui allaient à Newburgh : l'une plus au Nord passait par les « Doan Corners » (105^e rue), l'autre établie entre des ravins était parallèle au Cuyahoga, elle devait recevoir plus tard le nom de Broadway.

De Newburgh, une route se rendait à Pittsburgh en passant par Solon ; après 1820 elle fut abandonnée, lorsqu'on en eut ouvert une autre⁽¹⁾ qui, partant également de Newburgh, traversait Independence, Brecks-

1. Independence road.— Voir Orth, 96, p. 684.

ville et Hudson et rejoignait Akron. Plus tard, lorsque Solon se fut peuplé, l'ancienne route fut réparée et employée de nouveau.

La route de Warrensville fut ouverte en 1817, à travers Orange, Warrensville et Kinsman ; puis, deux ans après, ce fut le tour de la route de Mayfield, prolongée ensuite jusqu'à Gates Mill.

Au commencement, ces routes étaient établies de la façon la plus primitive, chaque habitant devait fournir deux journées de travail par an et on faisait simplement une trouée dans la forêt en abattant les arbres ; parfois, quand le terrain était marécageux, on le recouvrait de troncs d'arbres couchés transversalement. Pendant les mois d'hiver, et surtout lors des pluies de printemps, les routes étaient transformées en un large bourbier où chevaux et véhicules avaient peine à avancer.

Service postal. — Le service de la poste était alors assuré entre Cleveland et Detroit par un courrier qui allait à pied et faisait à peu près 50 kilomètres par jour. Après le début de la guerre de 1812, les lettres furent transportées à cheval et cela jusqu'en 1820, quand le service des diligences fut établi. A la même époque, « le courrier était porté de Cleveland à Warren (par Hudson et Ravenna à l'aller et Jefferson, Austingburgh et Painesville au retour) alternativement par les deux fils de Joseph Burke de la township d'Euclid, à cheval en été lorsque les routes le permettaient et à pied, le reste du temps (1) ».

1. Kennedy, 94, p. 140.

Construction des routes. — Pendant longtemps le mauvais état des routes persista, puis vers 1833, l'Etat d'Ohio qui, jusque là, s'était occupé exclusivement de la construction des routes délégua ses pouvoirs à des compagnies privées, telles que la « Wayne Medina and Cuyahoga Co » ; comme celles ci pour couvrir leurs frais durent établir un droit de péage (turnpike) sur les routes, on appela ces dernières « turnpike roads ». D'abord ces droits de péage étaient très irréguliers et arbitraires, mais après que la loi du 13 mars 1844 eut été votée, les actionnaires des différentes compagnies se réunirent à Columbus et établirent un droit uniforme sur toutes les routes (1).

Au début, on recouvrait simplement les routes d'épais madriers pour éviter la formation de cloaques : tel fut le système employé sur celle qui relia Cleveland à Orange et Warrensville et aussi sur la route de Chagrin Falls. Puis, on remplaça les madriers par des pierres concassées et enfin les pierres par de l'asphalte et des briques.

Vers 1870, les compagnies privées disparurent et les comtés furent chargés du soin des routes, soin qu'ils ont conservé depuis lors. Après avoir tenté d'employer du macadam, mais sans grand résultat, à cause de la médiocrité des matériaux employés et d'un drainage insuffisant, on construisit en 1897, deux routes en brique vitrifiée, celles de South Woodland et de Wooster Pike. Plus tard, on essaya un mélange de pierre et

1. Orth, 96, p. 689.

de goudron sur quelques parties des routes Kinsman et State ; finalement on a décidé d'employer désormais sur les nouvelles routes et aussi sur les anciennes qui auraient besoin de réparations un pavage de brique vitrifiée reposant sur une fondation de béton. On a aussi commencé à élargir quelques routes de manière à ce qu'elles aient une largeur de 9 mètres entre les fossés qui les bordent de chaque côté, la partie pavée mesurant à elle seule 4 m. 25.

Aujourd'hui (1925), les routes déjà pavées dans le comté de Cuyahoga ont une longueur de 643 km. 600, sans compter les rues pavées de Cleveland qui en mesurent à elles seules 965. Malheureusement, la circulation active des autos sur les routes cause de fréquents besoins de réparations et il n'est guère possible de faire un trajet un peu long sans être obligé, une ou plusieurs fois, de quitter la route que l'on voudrait suivre parce que sur une certaine distance elle n'est plus carrossable.

Tout d'abord, les voyages se faisaient à cheval ou dans de lourdes voitures, les « covered wagons », souvent trainées par des bœufs ; les diligences apparurent de bonne heure, la première fut celle qui fit le service de Cleveland à Painesville à partir de 1818, une fois par semaine. En 1820, d'autres services furent organisés et relièrent Cleveland aux villes environnantes.

Avec l'accroissement de la population, la circulation augmenta et des services rivaux s'établirent. C'est ainsi que dans le « City Directory » de 1837, nous trouvons trois services de diligences quotidiens à destination de Pittsburgh ; un quotidien également à destination de

Buffalo, via Erié ; un autre pour Détroit, via Toledo ; et un tous les deux jours pour Columbus et Cincinnati, passant par Wooster et Mount Vernon. En 1846, ce dernier devint quotidien et un service fut organisé trois fois la semaine entre Cleveland et Warren.

Les voyages étaient longs et difficiles ; en 1839, il fallait parfois douze jours dans la mauvaise saison pour aller de Cleveland à Pittsburgh où maintenant on peut se rendre en trois heures et demie, et c'était un progrès sur les premières années de la fondation de la ville où le voyage de Cleveland au Connecticut ou dans l'Etat de New-York exigeait parfois deux à trois mois, quand maintenant quatorze heures de chemin de fer suffisent de Cleveland à New-York.

2^o LE LAC ET LE PORT

I. — Le Lac

Facteurs géographiques. — A peu près à l'époque où Moses Cleaveland fondait la ville qui allait porter son nom, un missionnaire publiait une carte du pays au Sud du lac Erié. Le révérend *John Heckewelder*, car tel était son nom, appartenait à une secte protestante exilée de Moravie par la persécution religieuse et installée à Bethléem en Pennsylvanie. Pour évangéliser les Indiens, il voyagea dans tout le pays avoisinant l'Ohio et ses affluents et, montant plus au Nord, il séjourna quelques mois sur les bords du Cuyahoga à Pilgerruh (*Pilgrim's rest*, ou le repos du Pèlerin).

La carte qu'il dessina en 1796 était accompagnée de

notes qui sont d'un grand intérêt, car elles décrivent non seulement les bords du Cuyahoga (que l'auteur épelle « Cujahaga »), mais elles en prévoient le développement futur. Parmi les lieux que le missionnaire a visités, l'embouchure du Cuyahoga lui semble le plus propre à l'établissement d'une ville pour les raisons suivantes :

I. — La rivière est navigable jusqu'aux chutes, à 90 kilomètres de son embouchure en toute saison pour les pirogues et à certaines époques de l'année pour les autres bateaux. Elle pourrait d'ailleurs, facilement et sans grande dépense, être rendue navigable pour tous les bateaux et en toute saison.

II. — L'embouchure est assez large pour y admettre des « sloops » (corvettes) venant du large et leur procurer un bon port.

III. — Il y a les plus grandes chances d'établir une excellente communication par voie d'eau entre le lac Erié et l'Ohio, au moyen des rivières Cuyahoga et Muskingum (Cette prévision fut réalisée en 1832, lors de l'ouverture du canal de l'Ohio, de Cleveland à Portsmouth).

IV. — Des pêcheries peuvent être installées à l'embouchure de la rivière où, chaque année, le « white fish » vient frayer.

VI. — Les bords de la rivière sont généralement fertiles.

VII. — L'embouchure de la rivière semble être le meilleur endroit pour le passage d'une route qui irait de Pittsburgh à Detroit.

Dans les années qui suivirent la fondation de la ville, les habitants ne purent guère jouir de ces avantages naturels, à cause du fait que l'embouchure de la rivière était continuellement obstruée par une barre de sable, si bien que les bateaux ne pouvaient y pénétrer et devaient, à l'arrivée à Cleveland, jeter l'ancre au large et envoyer leurs voyageurs et leurs marchandises à la côte sur de petits bateaux. C'est ce qui arriva, en 1818, au *Walk-in-the-Water* », le premier steamer qu'on vit apparaître sur les eaux du lac Erié. Au cours de son voyage de Buffalo à Detroit, il mouilla l'ancre devant Cleveland mais ne put aborder.

Port extérieur. Premiers travaux. — Ceci ne favorisait pas, tant s'en faut, le commerce de la ville, aussi les habitants réclamaient-ils, avec instance, que des travaux fussent effectués. Leur appel fut entendu et, à la demande du sénateur Whittlesey, le gouvernement fédéral alloua au port de Cleveland la somme de \$ 5.000. On construisit alors une jetée, qui, partant d'un point sur la côte à 200 mètres à l'Est de l'embouchure de la rivière, s'avancait dans le lac perpendiculairement au rivage sur une longueur de 180 mètres. Malheureusement, la jetée fut si fortement endommagée dès le premier hiver qu'elle ne put être d'aucun service.

Le Congrès vota, alors, une somme additionnelle de \$ 10.000 et, en 1827, adopta le plan préparé par le major du génie T. W. Maurice. Celui-ci recommandait qu'on détournât le cours de la rivière près de la côte au moyen d'un barrage de 76 m. 50 de long et qu'on créât une embouchure artificielle entre deux jetées paral-

lèles formant un canal de 60 mètres de large et 3 m. 60 de profondeur.

Le barrage fut établi immédiatement, mais au printemps 1828, la rivière s'y fraya un passage et le travail dut être recommencé. Il alla lentement par suite du manque de fonds, le gouvernement n'allouant des sommes que de façon irrégulière et ce ne fut qu'en 1833 que le canal fut complété avec une profondeur de 3 mètres à 3 m. 50. Mais les jetées étaient assez peu solides et nécessitaient fréquemment des réparations ; c'est ainsi qu'en 1864, il fallut même reconstruire entièrement la jetée Ouest. En fait, de 1828 à 1875, le gouvernement fédéral dépensa \$ 346.881.61 sans grand résultat.

Développement du port extérieur. — C'est en cette année 1875, que commence la seconde phase du développement du port de Cleveland. Un conseil d'ingénieurs se réunit dans la ville et recommanda qu'on construisit un port de refuge (*harbor of refuge*) d'une superficie de 80 ha. 95 et au coût approximatif de \$ 1 800.000. Le Congrès alloua une somme de \$ 50.000 augmentée à plusieurs reprises et on commença la construction d'un brise-lames qui fut terminé en 1885.

Partant de la côte à 210 mètres à l'Ouest de l'ancien lit de la rivière, il s'avancait dans le lac jusqu'à une distance de 940 mètres, puis, tournant à angle droit il continuait parallèlement à la côte sur une longueur de 1.210 mètres. A 60 mètres de son extrémité Est, il était pourvu d'un épéron long de 30 mètres qui avançait dans le lac vers le Nord.

L'année suivante, sur l'ordre du « War Department »

(ministère de la guerre fédéral), un second conseil d'ingénieurs se réunit à Cleveland le 10 septembre et recommanda qu'on construisit un « Eastern breakwater » (brise-lames de l'Est) dans le prolongement de celui de l'Ouest et à une distance de 150 mètres de celui-ci (1).

Ce deuxième brise-lames devait avoir une longueur de 1050 mètres parallèlement au lac, puis s'inclinait vers la côte sur une longueur de 600 mètres. Ce plan parut bientôt insuffisant et une délégation composée du maire de Cleveland, du président de la Chambre de Commerce et de délégués de la dite Chambre et du Conseil maritime (Maritime board) se rendit à Washington et plaida la cause du port de Cleveland devant le « Comité des rivières et ports de la Chambre des Représentants » (2), le 31 janvier 1896. A la demande de la délégation, on décida de prolonger de 90 mètres vers l'Est, la partie parallèle au lac du nouveau brise-lames alors en construction. Les anciennes jetées furent entièrement reconstruites et prolongées de manière à former un canal de 60 mètres de large sur 450 de long à l'embouchure du Cuyahoga et, en 1899, le Congrès autorisa le drainage du canal et du port jusqu'à une profondeur de 6 m. 30.

Une nouvelle phase s'ouvrit avec le « River and harbor act » du 13 juin 1902, qui autorisa le développement du brise-lames de l'Est jusqu'à la hauteur du parc Gordon, c'est-à-dire sur une longueur de 4 km. 800. De plus, en 1904, le gouvernement envoya à Cleveland une drague qui a été utilisée depuis lors dans le port et, en

1. Plus tard cette distance fut portée à 210 mètres.

2. Committee on rivers and harbors. House of Representatives.

1907, fit construire un « Government dock » au pied de la rue Erié (9^e rue actuelle).

Port intérieur. La rivière et les docks. —

Si le développement du port extérieur de Cleveland est presque entièrement dû au gouvernement fédéral, celui du port intérieur ou de la rivière est principalement l'œuvre de la ville. Toutefois celle-ci attendit jusqu'en 1850 pour commencer les travaux que nécessitaient et le Cuyahoga et la berge du lac, quoiqu'on eût déblayé en 1837, l'ancienne embouchure de la rivière.

En 1851, les compagnies de chemins de fer, « Cleveland-Toledo » et « Cleveland Ashtabula » bâtirent six embarcadères au pied de la rue Water et près de la gare centrale (Union station) ; un drainage de la rivière fut effectué à plusieurs reprises et notamment en 1870, année où la ville dépensa \$ 78.235.31 dans ce but.

On s'occupa ensuite de creuser le lit de la rivière qui atteignit en 1880 les profondeurs suivantes : 4 m. 50 jusqu'à la gare des marchandises du « Big Four » ; 3 m. 60 jusqu'au pont du Central way ; 3 mètres jusqu'aux bâtiments de la compagnie Standard Oil, 2 m. 40 jusqu'à l'écluse.

En 1896, la compagnie de chemins de fer « Lake shore et Michigan southern » (New-York central) fit creuser un canal de l'ancien lit de la rivière au lac ; un an après, le lit actuel fut élargi de 54 à 83 mètres entre le pont de la rue Main et la rue Superior et de 30 à 33 mètres entre les rues Seneca et Mahoning (1).

1. Orth, 116, p. 728.

De nouveaux approfondissements et élargissements ont été effectués depuis cette date, si bien que le Cuyahoga a aujourd'hui une profondeur navigable d'environ 6 mètres sur une longueur de 6 kilomètres et demi ; quant à sa largeur, elle est de 98 mètres à son embouchure et jusqu'au viaduc de la rue Superior ; 52 m. 50 entre le dit viaduc et le pont Jefferson ; 60 mètres au-delà et jusqu'à la limite de la navigation.

La rivière est bordée sur sa rive gauche par une jetée bétonnée, tandis que des docks s'alignent sur sa rive droite et à son embouchure. Un des premiers construits fut celui de la compagnie *Cuddy Mullen* terminé le 1^{er} avril 1896, et mesurant alors 187 mètres sur 7 m. 80 ; ces dimensions furent aussi celles du dock bâti la même année par les soins du réseau de *Pennsylvanie*.

Ce dernier se trouve situé en fait sur la berge même du lac, à l'ouest de la rivière et est destiné au minerai de fer, les autres du même genre s'échelonnent le long du Cuyahoga et à proximité des usines qu'ils desservent. Ce sont ceux des compagnies : *Cleveland Cliffs*, *Central Furnaces* (Wheeling and Lake Erie Dock) ; *Cleveland Furnace*, *Upson Nut*, *McKinney Steel Co* (River Dock) ; *Ohio and Western Pa* (Erie Dock).

Tous sont pourvus d'un équipement parfait : grues, ponts, déchargeurs presque tous du type Wellman-Seaver ou Hulett Electric et dont la capacité peut aller jusqu'à 3.000 tonnes par heure, et aussi des magasins d'entrepôt et des wagons destinés à transporter le minerai jusqu'aux usines qui l'utilisent. Quelques-uns de ces docks servent aussi de lieu de transit pour le mi-

nerai de fer qui, de là, est retransporté dans d'autres localités.

Quelques-uns, aussi, peuvent admettre des bateaux de toute dimension, tels celui de l'Erie Dock C^o, d'autres sont limités à une certaine longueur : 183 mètres pour le dock de l'Ohio and Western Pa C^o, 150 pour celui de la Mc Kinney Steel C^o (River Dock) et aussi pour ceux des compagnies Cleveland Furnaces et Central Furnace. Quant au dock de l'Upson Nut C^o il ne peut admettre que des bateaux ne dépassant pas 135 mètres de long.

Plusieurs docks sont reliés à tous les réseaux de chemins de fer, d'autres ne le sont qu'à certains d'entre eux : ce sont, celui de la Central Furnaces C^o relié au Newburgh and south shore rlvwy et au Baltimore and Ohio, le dock de la Cleveland and Pittsburgh C^o (Pennsylvania Dock) en communication directe avec le réseau de Pennsylvanie, et l'Erie Dock relié à l'Erié.

Quant aux docks de charbon, ils se trouvent très près du lac et sur la rive droite, ce sont ceux des compagnies *Pittsburgh coal* (Cuddy Mullen C^o) ; *East pier, Pennsylvania* et *Wheeling and Lake Erie*. Tous utilisent les déchargeurs dits « Mc Myler car Dump machine » à l'exception de la Pittsburgh Coal C^o qui emploie une machine du type Wellmān-Seaver.

En dépit des travaux effectués, il reste encore beaucoup à faire pour que le port intérieur de Cleveland soit digne du port extérieur. La rivière tortueuse et relativement étroite n'est pas favorable à la navigation des grands bateaux, comme ceux qui ont plus de 150 mètres de long y peuvent difficilement naviguer, or, depuis

1905, presque tous les bateaux sur les lacs mesurent environ 180 mètres ; force est donc à la plupart des cargos de s'arrêter à l'île Whiskey (Whiskey Island) ou à l'ancienne embouchure de la rivière et d'y faire transborder le minerai de fer à destination des chemins de fer et des usines. Par suite, le coût du transport est fort augmenté, sans compter la perte de temps occasionnée par les déchargements et rechargements des marchandises, si bien que les importations de minerai n'ont pas augmenté ces dernières années à Cleveland comme elles l'ont fait dans quelques ports voisins, notamment à Ashtabula, Conneaut et Buffalo.

Il faut ajouter le danger des inondations inhérent aux rivières tortueuses et étroites où les dépôts ont une tendance à s'accumuler dans les angles, rétrécissant encore le lit et gênant le courant. Depuis 1883, il y a eu des inondations à Cleveland à peu près tous les dix ans, la dernière, celle de 1913, a été la plus terrible ; 110 hectares de terrain au-dessous du viaduc Denison-Harvard ont été submergés et les pertes résultant du dommage causé aux propriétés et du chômage des ouvriers s'élevèrent à \$ 2.000.000 (1).

Pour remédier à ces inconvénients, un comité, nommé par la Chambre de commerce en 1917, a proposé de couper les méandres de la rivière et d'en redresser le cours. On construirait un canal large de 75 mètres, profond de 6 m. 75 du pont Erié à celui du Lake shore. Ce canal pourrait admettre des bateaux de 210 mètres de

1. Report of the Committee on River and Harbor Improvement of Cleveland, Chamber of Commerce, 1919, p. 4.

long sur 21 de large et il réduirait de moitié la distance à parcourir et des deux tiers la durée du voyage, comme les bateaux perdent forcément du temps à suivre les sinuosités d'un cours d'eau (1).

C'est ainsi que dans un journal de 1909, on lit la note suivante : « Il fallut hier quatre heures et demie à 500 membres de la Chambre de Commerce, à bord d'un cargo chargé de minerai de fer, pour aller du pont de l'avenue Main au haut fourneau Central près de l'avenue Jefferson, quand la distance à vol d'oiseau est à peine de 2 kilomètres et demi. »

En dépit de ces avantages signalés : économie de temps, de transport et d'argent, les travaux de rectification n'ont pas encore été entrepris et même la question est toujours en suspens. A l'heure actuelle, on l'envisage de nouveau et deux plans sont en discussion : le « City manager » (administrateur de la ville) propose de couper seulement le méandre appelé *Irish town bend* tandis que M. Sweringen, d'accord avec le Comité de la Chambre de Commerce, préfère couper un autre méandre, plus haut en remontant le cours.

II. — Le trafic du port

Débuts. Le canal. — Le premier bateau qui navigua sur les eaux du lac Erié fut le « Griffin » monté par Robert Cavalier de la Salle et le père franciscain Hennepin. Au printemps 1679, il se rendit de Buffalo à Détroit

1. Du viaduc Superior au pont Erié, la distance à vol d'oiseau est de 2.370 mètres et par la rivière de 5.226 ; du pont Erié à Thornburgh, la distance à vol d'oiseau est de 12.420 mètres et par la rivière de 16.375.

et comme il suivit probablement la berge méridionale du lac Erié, il est infiniment possible qu'il vit l'embouchure du Cuyahoga.

Les trappeurs établis dans la région des Grands Lacs y entretenirent un trafic assez actif, dès 1780 ; le principal port sur la berge Sud du lac était alors Presqu'île qui devait devenir Erié, mais il est probable qu'une escale existait à l'embouchure du Cuyahoga, comme semblerait le prouver une hutte retrouvée par les premiers colons lors de leur arrivée dans cet endroit. En 1803, Cleveland fut déclaré « port of entry » et Mr. John Walworth remplit, le premier, l'office de « collector » (percepteur) du nouveau district des douanes, dit de l'Erié, nouvellement créé.

La construction des bateaux commença de bonne heure à Cleveland, toutefois, ce ne fut guère qu'en 1825 que le trafic des lacs prit de l'importance, influencé largement par la création du *canal de l'Ohio* qui le mit en communication directe avec l'intérieur des terres et les Etats du Sud. Lorsque la question de ce canal fut agitée pour la première fois on proposa de choisir Ashtabula comme point terminus sur le lac Erié, ce port étant plus rapproché que Cleveland de Buffalo, qui se trouvait alors le principal centre commercial à l'Ouest de New-York. C'est grâce à l'énergie et à l'habileté déployées par Alfred Kelley, président du village de Cleveland, qu'on renonça à cette idée et qu'on choisit finalement Cleveland.

Le canal fut terminé en 1825, trois ans après la création d'un *Board of canal commissioners* (Conseil d'admi-

nistration du Canal). Il partait de Cleveland où deux écluses le reliaient à la rivière Cuyahoga et descendait vers le Sud. En 1827, il atteignit Akron et peu après la vallée du Scioto ; dans l'hiver 1829, on arriva en vue de Portsmouth sur l'Ohio qui devait être le point terminus, au Sud ; mais il fallut trois ans avant que le canal pût être utilisé en son entier. Il eut alors une longueur de 498 kilomètres, et fut relié peu après au canal de *Miami et Erié*, de Cincinnati à Toledo, par le moyen de la rivière Ohio et à celui d'*Ohio et Pennsylvanie*, terminé en 1838, et qui allait d'Akron sur le Cuyahoga à Kent puis au Mahoning et de là à la frontière pennsylvanienne.

Dès lors, des échanges purent être effectués avec la vallée du Mississipi au Sud, avec les Etats de l'Atlantique à l'Est et avec le Middle-West. « On pouvait envoyer aisément une cargaison de marchandises de New-York à Dayton (Ohio), par voie d'eau : le bateau remontait l'Hudson, puis suivait le canal Erié d'Albany à Buffalo. De là, il naviguait sur le lac Erié et, à Cleveland, descendait le Cuyahoga puis le canal de l'Ohio jusqu'à Portsmouth. Il suivait alors la rivière Ohio jusqu'à Cincinnati et le canal Miami et Erié l'amenait à Dayton après qu'il eut parcouru une distance de 1.770 kilomètres au coût de \$17.25 par tonne et en seulement vingt jours (1).

Beaucoup d'émigrants arrivant d'Europe et des colons des Etats de l'Atlantique suivaient la même voie pour

1. Orth, 116, page 698.

aller tenter fortune dans les terres de l'Ouest. En 1839, on en compta 19.962; un grand nombre d'entre eux s'arrêtaient en route et c'est ainsi que la population de Cleveland put passer de 500 habitants environ en 1825 à 1.500 en 1832; 3.323 en 1834; 5.080 en 1835, c'est-à-dire fut décuplée en l'espace de dix ans.

Le trafic des voyageurs cessa complètement sur le canal à partir de 1852, mais celui des marchandises dura jusqu'en 1880. Au début, les chargements consistaient presque seulement de bois de charpente, de sel et de céréales; par exemple, Cleveland reçut, en 1832 et par canal:

105.780 hectolitres de blé
19.040 hectolitres de farine

Puis le charbon vint s'y ajouter et devint avec les céréales, le principal article de transport sur le canal, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant:

Importations par canal en 1858 (1)

Blé.....	124.783	hectolitres
Farine.....	89.335	—
Maïs.....	84.540	—
Avoine.....	31.885	—
Orge.....	9.855	—
Seigle.....	4.515	—
.....		
Charbon	78.392	tonnes (2)

Cette même année-là, Cleveland exporta par canal

1. *Cleveland Herald's first annual statement of trade and commerce of Cleveland for 1858*, p. 6.

2. La tonne dont il est ici question équivaut à 906 kilos.

329 tonnes de fer. Les années qui suivirent, l'importation de charbon augmenta, s'élevant à 153.113 tonnes en 1865; 171.567 en 1866 et 197.473 en 1868.

Mais à partir de cette date, elle décline et le trafic du canal devient de moins en moins important tandis que grandit celui des chemins de fer plus rapides.

Après quelques années même, le canal fut abandonné et son emplacement à Cleveland fut loué par la compagnie du Baltimore-Ohio qui y fait passer ses voies ferrées.

Développement. Les compagnies de navigation. — Toutefois le déclin, puis l'abandon du canal, n'entravèrent en rien le trafic du port de Cleveland, car celui-ci se trouva favorisé par le développement des chemins de fer. Il augmenta même si bien que des compagnies de navigation s'organisèrent. La première, à la vérité, avait été fondée dès 1833, mais elle cessa trois ans plus tard; une autre, organisée en 1839 pour faire le service entre Cleveland, Détroit et Chicago, subit le même sort. Enfin, l'année 1850 vit la création de la compagnie *Detroit and Cleveland steam navigation* qui existe encore aujourd'hui et dont les principaux bateaux étaient alors « The Forest city », « The city of Detroit » et « The city of Cleveland ».

En 1853, la *Northern Transportation Co* fut organisée à Ogdensburgh, puis réorganisée en 1859, avec siège social à Cleveland. En 1865, la compagnie possédait 14 bateaux, dont 9 constituaient la « Michigan Line » d'Ogdensburgh à Détroit et 6 « The Erie Line » d'Ogdensburgh à Cleveland et Toledo(1).

1. Board of trade, rapport pour 1865, p. 6.

Lorsqu'on eut découvert les mines de fer et aussi celles de cuivre de la région du lac Supérieur, des arrangements furent passés entre les compagnies d'exploitation du minerai et les armateurs. La « Cleveland Iron Mining Co » fut la première à acheter des cargos en 1867, imitée bientôt par la *Cleveland Cliffs Iron Co*, la *Lake Superior Iron Co* et la *Hanna Garretson Co*, cette dernière s'occupant surtout des mines de cuivre.

Les compagnies de chemins de fer se mirent, à leur tour, à posséder des services de bateaux, telle la compagnie du Michigan Railroad qui en établit un entre Cleveland et Détroit. Quelques compagnies de bateaux, d'autre part, se rattachèrent aux compagnies de chemins de fer, c'est ainsi qu'en 1896, The Union Steamboat Co passa sous le contrôle du réseau de l'Erié, tandis que The Anchor Line faisait désormais partie du réseau de Pennsylvanie.

Actuellement, le port de Cleveland est desservi par plusieurs compagnies, dont les plus importantes sont :

I. *The Cleveland and Buffalo Transit Co* (C et B) qui possède deux services de bateaux durant les mois d'été, l'un de Cleveland à Buffalo, l'autre de Cleveland à Put-in-Bay et Toledo. De Cleveland à Buffalo, le service est assuré par trois grands steamers : « The City of Buffalo », « The City of Erie » et surtout le « Seeandbee » qui mesure 150 mètres de long sur 29 m. 70 de large et peut accommoder facilement et confortablement 1.500 passagers.

II. *The Detroit and Cleveland Navigation Co* dont nous avons déjà parlé et qui a également deux services de

bateaux, l'un de Détroit à Cleveland, l'autre de Détroit à Buffalo. Elle assure le premier au moyen de deux steamers, « The City of Detroit III » et « The City of Cleveland III », et pour le second elle vient de lancer sur le lac « The Greater Detroit » et « The Greater Buffalo » qui surpassent en vitesse, dimensions, confort et luxe tous les bateaux jusqu'ici employés sur les lacs et rivalisent même avec les transatlantiques.

De Détroit part un service de bateaux à destination de l'île Mackinac et de Chicago sous le nom de « Chicago Mackinac Division » de la C^e D et C. Enfin à l'île Mackinac, la correspondance est assurée avec les steamers de la « White Star Line C^e » jusqu'à Sarnia et là avec ceux de la compagnie « Northern Navigation » à destination du « Soo », Port Arthur, Fort Williams et Duluth.

III. *The Chicago Duluth et Georgian Bay Route.* De Chicago à Buffalo, via Détroit et Cleveland, avec prolongement, d'une part de Chicago à Duluth par le Sault Sainte Marie et l'île Mackinac, traversant ainsi les quatre lacs Supérieur, Érié, Huron et Michigan; de l'autre jusqu'à Perry.

IV. *The Great Lakes Transit Corporation* qui opère un service direct entre les ports des lacs Érié et Supérieur du commencement de juin à la fin de septembre, de Buffalo à Duluth, par Cleveland, Détroit, le Sault Sainte-Marie avec prolongement du Sault Sainte-Marie à Milwaukee et Chicago pour les cargos seulement.

Outre ces compagnies qui possèdent et des services de voyageurs et des services de marchandises, il en est

d'autres qui n'ont que des cargos ; les deux plus importantes, parmi ces dernières, sont la compagnie *Canada Steamship Lines Ltd* de Montréal au Sault Sainte-Marie par Toronto, Cleveland et Détroit, et la *Pittsburg Steamship Co* organisée en 1902. Celle-ci, qui est rattachée à la « United States Steel Corporation » possède à elle seule 75 steamers dont plusieurs ont 180 mètres de long et un tonnage total qui dépasse 400.000 tonneaux, chaque unité pouvant jaugeer de 2.000 à 7.000 tonneaux. C'est actuellement la flotte la plus importante sous le pavillon américain.

Vient ensuite *The Interlake Steamship Co*, incorporée en 1906, et qui depuis 1913, a acheté 17 steamers d'acier à la Gilchrist Transportation Co, 13 à la Cleveland Steamship Co et 15 à diverses autres compagnies, si bien qu'en 1920, elle comptait 52 vaisseaux dont 2 chalands d'acier, jaugeant au total 392.000 tonnes (1).

Parmi les autres compagnies, on peut citer *The Cleveland Cliffs Iron Co* qui a 33 steamers, dont le plus grand est le « Wm. C. Mather » construit en 1902 et qui mesure 162 mètres de long sur 1 m. 80 de bau et jauge 11.000 tonneaux. La compagnie exploite des mines de fer dans les districts Marquette, Mesaba et Menominee du lac Supérieur, des mines de charbon dans la Virginie occidentale et a deux hauts fourneaux dans le Michigan. En 1919, elle a livré 3.465.715 tonnes de minerai et 57,650 de fonte (2).

1. Moody, 114, p. 844.

2. La tonne employée pour le fer est généralement la « gross ton » qui pèse 1.016 kilos.

Elle fabrique aussi des produits dérivés de la carbonisation du bois, comme les acétates et la créosote(1).

Les Américains dénomment parfois les Grands Lacs « Nos mers intérieures » : l'appellation en un sens est justifiée, si l'on considère leurs énormes dimensions. Placés entre deux grands pays et des régions minières, manufacturières et agricoles qui nécessitent des échanges constants, ils ne peuvent manquer d'entretenir un trafic considérable. « En 1919, on comptait sur les Grands Lacs, 3.043 vaisseaux dont 2.544 à vapeur, jaugeant 2.721.079 tonneaux » (2).

Par suite les ports échelonnés sur les berges des lacs, peuvent se développer largement pour peu qu'ils soient favorisés comme l'est Cleveland par les conditions naturelles. Et de fait, si nous consultons le Board of Trade d'abord, puis pour les années plus récentes, les rapports publiés annuellement par la Chambre de Commerce de Cleveland, nous verrons que le trafic du port s'est accru presque d'année en année, avec forcément quelques fluctuations. Depuis 1900 il a atteint les chiffres sui-

vants :	Importations	Exportations
1900....	4.820.597 tonnes	2.548.826 tonnes
1905....	6.749.262 —	3.494.866 —
1910....	7.746.199 —	6.610.604 —
1915....	8.869.430 —	2.044.065 —
1920....	8.839.628 —	1.282.616 —
1921....	5.031.356 —	2.080.587 —
1922....	8.095.620 —	1.098.501 — (3)
(Chambre de Commerce. Rapport annuel, 1924.)		

1. Moody, 114, p. 2428.

2. America's merchant marine, 101, p. 171-172.

3. Les importations et exportations sont ici calculées en « short tons » ou tonnes de 906 kilog.

Parmi les principaux articles d'importation, le plus important est le minerai de fer. En 1925, Cleveland et son district (1) se trouve le plus grand marché de fer des Etats-Unis, quoique depuis 1908, Cleveland ait de sérieuses rivales dans Chicago et Buffalo. Tandis qu'à Cleveland, les importations de minerai ont augmenté de 282 0/0 entre 1891 et 1906, à Buffalo, dans le même laps de temps, l'augmentation a été de 1454 0/0. Pourtant, géographiquement parlant, le port de Cleveland est mieux situé que celui de Buffalo, d'abord parce qu'il est ouvert un mois plus tôt à la navigation et ensuite parce que « le courant des lacs et les vents d'Ouest dominants au commencement et à la fin de l'hiver, refoulent les blocs de glace vers l'extrémité Sud-Est du lac Erié et bloquent le port de Buffalo, causant ainsi aux bateaux des délais qui peuvent atteindre une semaine ou quelquefois davantage ». (2)

Importations de fer à Cleveland et dans son district depuis 1876 (3)

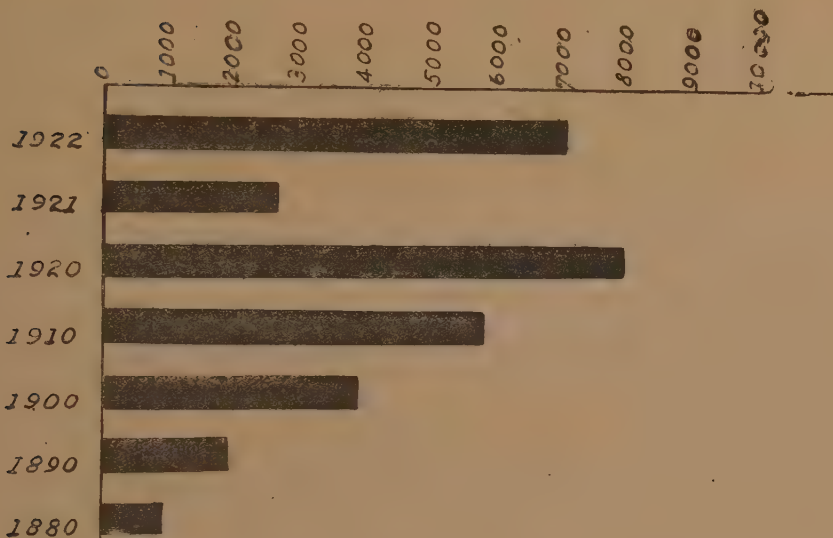
	Cleveland	Cleveland et son district
1876....	131,907 tonnes	309,555 tonnes
1880....	758,883 —	1,057,577 —
1885....	589,254 —	1,216,406 —
1890....	1,945,432 —	5,499,080 —
1895....	2,468,919 —	6,400,761 —
1900....	3,823,314 —	11,865,000 —
1905....	5,869,222 —	22,047,000 —

1. Lequel comprend les ports voisins de Fairport, Ashtabula, Conneaut et Lorain.

2. Strong, 172, p. 200.

3. Quantités exprimées en « gros tons » ou tonnes de 1,016 kilos.

	Cleveland		Cleveland et son district	
1910....	5.800.501	—	26.151.861	—
1915 ...	7 504.697	—	29.409 668	—
1920....	7.857.163	—	30.153.979	—
1921....	2.565.902	—	13.025.296	—
1922....	7.175.070	—	25.289.533	— (1)



Importations de minerai de fer.

(En milliers de tonnes)

Par contre, Cleveland exporte du charbon venant des mines de la Virginie de l'Ouest, de la Pennsylvanie et de l'Ohio. En 1869, le port de Cleveland avait exporté

1. Chiffres trouvés dans le Rapport annuel de la Chambre de Commerce pour 1924.

382.928 tonnes de charbon, trente ans plus tard, ce chiffre avait doublé :

*Exportations de charbon du port de Cleveland
depuis 1895 :*

1895....	4.125.624 tonnes	1915....	1.665.681 tonnes
1900....	2.201.828 —	1920....	999.949 —
1905....	2.567.916 —	1921....	1.900.424 —
1910....	5.023.368 —	1922....	825.904 —

(Chambre de Commerce. Rapport annuel) (1).

Au charbon et au minerai de fer, il faut ajouter les céréales importées du Canada et du Middle West américain et qui, autrefois, avant la découverte des mines, avaient constitué le principal article de trafic sur les lacs, aussi le bois et enfin la chaux des carrières de l'Ohio.

Le port de Cleveland est destiné à un plus bel avenir encore, car de même que les autres ports des grands lacs, il profitera des améliorations projetées par les Etats-Unis et le Canada dans le but de rendre le Saint Laurent navigable aux grands navires, entre Montréal et le lac Ontario. Déjà le Canada a commencé l'élargissement et l'approfondissement du *canal Welland* qui unit les lacs Erié et Ontario de manière à ce qu'il ait 240 mètres de long, 60 mètres de large et 9 de profondeur avec seulement 7 écluses.

D'autre part, le gouvernement des Etats-Unis a décidé de réparer l'ancien canal Erié (qui sera désormais ap-

1. La tonne employée est la « short ton » qui pèse 906 kilos.

pelé *The New York state barge canal*), de manière à unir le lac Erié et l'Hudson. Lorsque tous ces travaux seront terminés, Cleveland devra, à son tour, agrandir et transformer son port de sorte qu'il soit accessible aux grands paquebots, à ce qu'il devienne, en un mot « port de mer ».

3^e LES CHEMINS DE FER

Débuts et développement. — Le premier chemin de fer apparut à Cleveland en 1834, lorsqu'un acte de la législature d'Ohio, autorisa l'organisation d'une compagnie dite *The Cleveland and Newburgh Railroad Co* qui devait construire un chemin de fer du lot n^o 413 dans la township de Newburgh au port de Cleveland. Ce lot 413 avait l'avantage de se trouver près de l'intersection de quatre townships, celles de Cleveland, Euclid, Warrensville et Newburgh (à peu près à l'endroit où s'élève aujourd'hui le collège Adelbert de l'université Western Reserve). De là, la ligne suivait la route Euclid jusqu'au Public Square, où la gare était simplement une dépendance de l'hôtel Cleveland.

Les rails étaient de bois et c'était également de bois dont on se servait comme combustible. Le charbon ne fit son apparition qu'en 1856, employé pour la première fois le 4 juin sur la ligne du Cleveland and Pittsburg railroad.

Ce premier chemin de fer qui, par ses dimensions, devrait plutôt être considéré comme un tramway, ne dura que quelques années, mais d'autres furent créés à la même époque. En 1836, une concession fut garan-

tie par l'Etat d'Ohio à une compagnie qui prit le nom d'*Ohio Railroad Co* mais fut plus connue ensuite sous celui de « Stilt road » (1).

Cette compagnie devait construire une ligne de la frontière pennsylvanienne à la rivière Maumee. On envisageait la création de deux villes : Richmond sur la « Grand river » entre Fairport et Painesville et Manhattan sur le Maumee un peu au nord de Toledo. Le travail fut commencé en 1839, mais des querelles s'étant élevées entre les actionnaires qui favorisaient Manhattan et ceux qui préféraient Richmond, l'affaire sombra en 1843. Plus tard, la « propriété et les droits de la dite compagnie à l'Ouest de Cleveland passèrent à la compagnie du Cleveland and Sandusky railroad organisée en 1850 » (2).

Cette compagnie appelée aussi Junction Railroad Co se réunit en 1853 à la compagnie du Cleveland-Norwalk Toledo Railroad Co pour former celle du *Cleveland et Toledo railway*.

Au cours de cette même année 1836, l'Etat d'Ohio donna des concessions à deux compagnies qui projetaient l'établissement de deux chemins de fer intéressant directement Cleveland : *The Cleveland Columbus Cincinnati Railroad Co* et *The Cleveland Warren Pittsburg Co*. Toutefois, par suite de difficultés financières, ces compagnies ne firent usage de leurs chartes qu'en 1845 et c'est seulement en 1851 qu'une ligne fut ouverte entre Cleveland et Columbus où elle se rattacha au

1. Route sur pilotis.

2. Smead and Cowles, 128, p. 39.

« Little Miami railroad » mettant ainsi Cleveland en communication avec Cincinnati ; en 1868, cette compagnie fut réunie à celle du Bellefontaine railway pour former la compagnie du *Cleveland Columbus Cincinnati-Indianapolis railway*.

Après quelques discussions sur la meilleure route à suivre, la compagnie du Cleveland-Pittsburg railroad avait décidé de suivre celle du « Big yellow creek » avec pour terminus Wellsville sur la rivière Ohio. Le 8 avril 1850, la législature de l'Etat de Pennsylvanie autorisa la compagnie à prolonger ses lignes jusqu'à Rochester en Pennsylvanie pour s'y rattacher avec le chemin de fer « Ohio et Pennsylvanie » plus tard appelé le *Pittsburg-Fort Wayne et Chicago* et aussi de construire un embranchement qui, partant de Wellsville descendrait la vallée de l'Ohio jusqu'à Bellair (Ohio) où il se rattacherait au « Central Ohio railroad ».

C'est à partir de cette année 1850 que se développèrent largement les chemins de fer de la région. Ce développement fut, à Cleveland, très influencé par les conditions économiques, telles que la découverte des mines de charbon de la Pennsylvanie et de l'Ohio et des mines de fer du lac Supérieur, auxquelles la ville dut, tout naturellement, être reliée ; à son tour, le développement des chemins de fer a influencé celui de Cleveland, non seulement en lui permettant de recevoir facilement les matières premières, mais en lui procurant des débouchés pour ses produits.

Système actuel. — Cleveland se trouve aujourd'hui desservi par 7 réseaux : le New-York central, le

Big Four, le Pennsylvania, le Baltimore and Ohio, l'Erie, le Wheeling and Lake Erie et le Nickel Plate. A l'exception du premier, tous atteignent Cleveland par le Sud et utilisent les vallées des cours d'eau pour pénétrer dans l'ancien delta. C'est ainsi que le réseau du Pennsylvania utilise le Mill creek, de même que le Wheeling and Lake Erie; que le Nickel Plate suit le Kingsbury run, traverse le Cuyahoga et descend ensuite le long d'un de ses affluents de gauche.

La longueur totale de leurs voies ferrées à Cleveland est de 610 kilomètres répartis ainsi qu'il suit :

New-York Central.....	178 km. 6
Pennsylvania.....	132 km. 8
Erie.....	78 km. 8
Baltimore et Ohio.....	72 km. 4
Nickel Plate.....	43 km. 4
Big Four.....	41 km. 8
Wheeling et Lake Erie.....	41 km. 8

New-York Central. — En 1869, trois réseaux de chemins de fer, « The Cleveland-Painesville-Ahstabula (organisé 1848), « The Cleveland-Toledo Railway » dont nous avons déjà parlé et « The Buffalo-Erie » s'étaient réunis pour former la compagnie du « Lake Shore Railway » qui, après quelques mois, fut rattachée à celle du « Lake Shore et Michigan Southern Railway ». Quatre ans plus tard, le commodore Vanderbilt, déjà président du « New-York Central et Hudson River Railroad Co » le devint aussi de la compagnie du « Lake shore et Michigan Southern Railway » : le 23 décembre 1914, les deux compagnies devaient se fondre en

une seule appelée la compagnie du « New-York Central Railroad ». Actuellement, ce réseau « pénètre dans 12 Etats et dessert un territoire ayant une population de 51.530 784 habitants ou 50.3 0/0 de la population des Etats Unis et fournissant 64 0/0 des produits miniers et manufacturés de l'Union » (1).

Parce qu'il traverse la partie Nord de l'Etat de New-York, passant par Syracuse et Buffalo, ce réseau pénètre à Cleveland par le Nord-Est et suit la berge du lac; il en repart vers l'Ouest dans deux directions, celle de Chicago et celle de Détroit. Il transporte surtout des produits manufacturés, amenés des villes industrielles de l'Est dans les régions agricoles de l'Ouest.

Big Four. — La compagnie possède maintenant sous son contrôle effectif le Big Four (Grand Quatre) formé en 1899, par la réunion du « Cleveland-Columbus-Indianapolis Railway » et du « Cincinnati-Indianapolis-Saint-Louis et Chicago Railway ». Il tire son nom tout naturellement des quatre grandes villes qu'il dessert : Cleveland, Cincinnati, Chicago et Saint-Louis. Son principal article de transport est le charbon.

Pennsylvania. — Depuis le 1^{er} janvier 1871, la compagnie « Cleveland-Pittsburgh », déjà mentionnée, a loué ses lignes au réseau de Pennsylvanie avec un bail de 999 ans. Cleveland se trouve donc traversée par la grande voie ferrée qui, partant de New-York, passe par Philadelphie, Pittsburgh et Fort Wayne pour se rendre à Chicago. Venant de Pennsylvanie, le chemin de fer

1. The greatest highway in the world, 122. Introduction.

transporte du charbon dans sa course vers l'Ouest, tandis qu'il remporte vers l'Est du minerai de fer.

Baltimore and Ohio. — En 1874, M. Chamberlain avait organisé une compagnie dite le « Cleveland-Tuscarawas valley et Wheeling railroad », laquelle atteignit Wheeling (Virginie occidentale) en 1880. L'année suivante la compagnie fut réorganisée sous le nom de « Cleveland-Lorain et Wheeling Railroad » et après sa réunion en 1893, à la compagnie du « Cleveland et Southern Railroad » passa sous le contrôle du « Baltimore and Ohio ». Celui-ci a loué à Cleveland, l'ancien lit du canal, depuis que ce dernier a été abandonné, et il met la ville en communication avec Chicago à l'Ouest, New-York et Washington à l'Est.

Erié. — La découverte des mines de charbon de la vallée du Mahoning avait incité une compagnie à y construire un chemin de fer, comme jusque-là le minerai avait été transporté par voie d'eau seulement, le long du canal de Pennsylvania and Ohio jusqu'à Akron et sur celui de l'Ohio jusqu'à Cleveland. Toutefois, bien que la compagnie du « Cleveland and Mahoning Valley Railroad » eût reçu une concession de l'Etat d'Ohio en 1846, et eût été approuvée également par celui de Pennsylvanie en 1853, les travaux furent si lents que ce ne fut qu'en 1857, que la voie ferrée atteignit Youngstown, d'où un embranchement fut construit jusqu'à Hubbard ; en 1863, la compagnie loua sa ligne principale et son embranchement à la compagnie dite « The Atlantic and Great Western Railway », laquelle, à son tour, a loué tout son réseau depuis 1869 à la

compagnie de l'Erié qui l'exploite encore aujourd'hui. La seule ligne de ce réseau qui passe par Cleveland est celle qui mène à New-York en passant par Youngstown et Pittsburgh.

Wheeling and Lake Erie. — Nous avons vu comment la découverte des mines de charbon du Mahoning avait déterminé la création du réseau de l'Erié ; lorsque ces mines commencèrent à s'épuiser, les industriels de Cleveland songèrent à s'approvisionner à celles du Sud-Est de l'Ohio et, tout naturellement, eurent l'idée de construire une ligne de chemin de fer de leur ville à ces mines, la ligne terminée passait par Canton et allait à Wheeling sous le nom de « Cleveland Division » du « Wheeling and Lake Erie Rlwy » ; elle existe encore aujourd'hui.

Nickel plate. — Enfin, le réseau dit du Nickel Plate fut créé en 1881 pour mettre en communication New-York, Chicago et Saint-Louis, via Buffalo et Cleveland.

Grâce à ces lignes et à des embranchements nombreux, Cleveland se trouve en communication facile avec toutes les parties des Etats-Unis, qu'on songe que cinq réseaux (1) la relie à New-York et que quatre (2) la rattachent à Chicago où se trouve ouverte la route de l'Ouest, grâce à un grand nombre de réseaux tels que le « Chicago Great Western » de Chicago à Minneapolis

1. New-York central, Pennsylvania, Nickel Plate, Erié, Baltimore and Ohio.

2. New-York central, Pennsylvania, Baltimore and Ohio, Nickel plate.

et à Saint-Paul, « The Chicago and North Western », le « Chicago Rock Island and Pacific »...

Par le « Big Four » et le « Southern Railroad » qui commence à Cincinnati, Cleveland est mise en communication avec La Nouvelle Orléans et le Texas, de même que par le « Nashville-Chattanooga and St Louis » elle est reliée aux autres Etats du Sud.

Enfin les lignes du New York central lui permettent de communiquer avec les Etats du Nord-Est, comme le Massachusetts et le Maine, tandis que le Baltimore and Ohio la rattache à ceux de l'extrême Sud-Est.

Gares. — Trois des réseaux de Cleveland, le New York central, le Pennsylvania et le Big Four utilisent la même gare ou Union station au pied de la 9^e rue de l'Ouest. Cette gare fut construite au coût de \$ 473 000, en 1866, par les soins des compagnies Cleveland-Columbus-Cincinnati Railway, Cleveland-Pittsburgh ; Cleveland-Toledo et Cleveland-Ashtabula. Lors de son inauguration on la célébra comme une des plus belles des Etats-Unis, mais elle ne tarda pas à en devenir une des plus laides et les Clevelanders eux-mêmes finirent par trouver que leur gare déparait leur ville et qu'il était de toute nécessité d'en construire une nouvelle.

La question fut agitée dès 1903 et on discuta pour savoir s'il vaudrait mieux bâtir la nouvelle gare sur les bords du lac comme l'est la gare actuelle ou plutôt sur la place publique. Après bien des tergiversations, ce dernier plan a été adopté, comme il dégage ainsi la berge du port et la laisse entièrement libre pour le

mouvement du port et on a commencé les travaux de construction sur la place publique, à l'angle Sud-Ouest, entre les rues Superior et Ontario. On dit que la nouvelle gare coûtera environ \$ 60.000 000 ; on envisage d'autre part l'électrification dans le cœur de la ville des lignes de chemins de fer sur lesquelles circuleront les trains de voyageurs et qui devront toutes suivre les cours d'eau Walworth et Kingsbury et la vallée du Cuyahoga, dégageant ainsi toute la partie industrielle de la ville, actuellement sillonnée de voies ferrées. De plus pour éviter la congestion de la place publique et des rues avoisinantes on a pensé à faire circuler souterrainement sur une certaine distance à partir de la place publique les tramways qui y ont maintenant leur terminus.

A l'exception du Pennsylvania qui n'approuve pas la location de la nouvelle gare, tous les réseaux se sont unis pour la faire construire et y établiront leurs lignes. Actuellement, comme nous l'avons dit déjà, la gare centrale n'est utilisée que par trois d'entre eux. Les quatre autres ont chacun leur gare particulière ; en outre tous les réseaux, sauf le Baltimore and Ohio, ont une ou plusieurs gares secondaires dans divers quartiers de la ville.

Enfin, tous les réseaux possèdent des gares de marchandises, reliées entre elles par un chemin de fer de ceinture qui fait partie du réseau du New York Central et appelé « Cleveland short line » ou « Million dollar line ». Il fut terminé en 1912 au coût de \$ 20.000.000 et non sans difficultés : ravins à combler, collines à

couper, maisons à raser, ponts à bâtir. Il forme autour de la ville un circuit complet de Collingwood à Rockport, unissant les divers réseaux sans nuire le moins du monde à la circulation des tramways de la ville. Là où il croise le Cuyahoga, un viaduc a dû être construit, il a 800 mètres de long, 50 mètres de haut et a été bâti par les soins de l'American Bridge Co au coût de \$ 830.000.

Réseau interrurbain. — Outre les grandes lignes, il existe des trains électriques interrurbains qui unissent Cleveland aux villes et villages environnants. On compte six principales compagnies, auxquelles il faut ajouter le « Rapid transit » qui dessert Shaker Heights. Ce sont :

The Cleveland-Southwestern and Columbus Railway formé en 1902 par la réunion de plusieurs petites lignes et qui possède non seulement un service de voyageurs, mais aussi un de marchandises.

The Lake Shore Electric Railway qui va de Cleveland à Toledo en passant par Lorain, Sandusky et Norwalk.

The Northern Ohio Traction and Light Co qui dessert Akron, Canton, Massillon et Urichsville.

The Cleveland-Painesville and Eastern Railroad Co.

The Cleveland and Eastern Traction Co de Cleveland à Chardon et Middlefield.

The Cleveland and Chagrin Falls Co.

Autobus. — Ajoutons les autobus qui dans la belle saison, font le service entre Cleveland et les localités voisines. Enfin quelques usines ont aussi des chemins de fer privés, tels que :

« The Cuyahoga Valley », « The River Terminal »,

« The Lake Erie Terminal », « The Silver Plate » et « The Newburgh and South Shore » qui dessert l'American Steel and Wire Co.

Le principal article d'importation et aussi d'exportation des chemins de fer est le charbon qui vient des mines de Pennsylvanie et de l'Ohio et est transporté ensuite vers l'Ouest. En 1858 les chemins de fer importèrent à Cleveland 143.875 tonnes de charbon (1) ; en 1866, 411.840 et en 1868, 547.964. Depuis 1895, les importations ont été comme il suit :

Importations de charbon à Cleveland par chemin de fer depuis 1895 :

1895.....	3.475.571 tonnes
1900.....	4.670.244 —
1905.....	5.724.638 —
1910.....	8.435.309 —
1915.....	5.947.882 —
1920.....	4.685.027 —
1921.....	3.881.243 —
1922.....	6.181.588 —

Quant aux exportations elles ont atteint les chiffres suivants :

1895.....	49.536 tonnes
1900.....	51.448 —
1905.....	45.527 —
1910.....	197.748 —
1915.....	8.755 —
1920.....	20.751 —
1921.....	74.988 —
1922.....	150.269 —

(Chambre de commerce. Rapport annuel, 1924.)

1. Les Américains font généralement usage de la « short ton » qui équivaut à 2.000 livres anglaises, soit 906 kilogrammes.

Les céréales et produits agricoles constituent eux aussi une partie importante du tonnage des chemins de fer à Cleveland, lesquels transportent aussi du bois et des produits manufacturés.

Trafic total des chemins de fer depuis 1893 :

Importations

1893.....	5.333.975 tonnes
1900.....	8.867.904 —
1903.....	11.253.011 —
1910.....	13.700.312 —
1915.....	10.772.043 —
1920.....	13.132.689 —
1921.....	18.111.864 —
1922.....	14.273.536 —

Exportations

1893.....	4.156.729 tonnes
1900.....	5.839.071 —
1903.....	8.974.067 —
1910.....	8.921.630 —
1915.....	6.151.773 —
1920.....	5.763.421 —
1921.....	8.164.242 —
1922.....	7.442.982 —

(Chambre de commerce. Rapport annuel, 1924.)

« On compte que 60 0/0 du trafic des chemins de fer passant par Cleveland se fait avec l'Ouest et 40 0/0 avec l'Est. De l'Est on reçoit le charbon, la laine, le coton, la soie et les articles d'importation. De l'Ouest, viennent le bois, les céréales, les pierres de construction et le ciment, la pierre à chaux et un peu de minerai de fer. A son tour, Cleveland envoie vers l'Est des automobiles,

des charbons électriques, des vêtements, des couleurs et vernis, du pétrole et des céréales. Le commerce avec l'Extrême-Sud est relativement faible ; Cleveland ne reçoit guère de cette région que des fruits et des primeurs quoiqu'il lui vienne aussi de la viande et du bétail du Sud-Ouest (1) ».

1. Strong, H. 172, p. 203.

CHAPITRE VI

LES INDUSTRIES DE CLEVELAND

1° DÉBUTS ET DÉVELOPPEMENT

Facteurs géographiques. — La croissance de Cleveland est intimement liée à sa situation géographique. Il suffit, en effet, de regarder une carte pour être frappé des avantages que possède une ville située sur les bords d'un grand lac, à proximité des mines de fer du lac Supérieur et des mines de charbon du gisement appalachien, entre les Etats industriels de l'Est et les régions agricoles du Middle-West et à peu de distance du Canada. Comment la main des hommes a encore ajouté à ces conditions naturelles en les améliorant, c'est ce que nous avons essayé de montrer dans de précédents chapitres, notamment quand nous avons décrit le magnifique réseau de chemins de fer qui met Cleveland en communication avec toutes les parties des **Etats-Unis.**

Bien que le mouvement industriel n'ait pas commencé à Cleveland avant 1830, il y eut dès les premiers jours de la fondation de la ville des rudiments de commerce. Ceux-ci se trouvèrent, tout naturellement, en rapport avec les besoins des colons ; il leur fallait du

pain, donc de la farine, et par suite un moulin fut construit sur les bords du Mill creek, par le major Wyatt et W. W. Williams dès 1799.

Un an plus tard, David Bryant et son fils Gilman établirent une petite distillerie où ils fabriquèrent un whiskey, fort apprécié des Blancs et aussi des Indiens qui venaient s'en approvisionner à la taverne du major Carter.

Les pionniers avaient apporté avec eux de la Nouvelle-Angleterre les meubles et ustensiles nécessaires, ils firent le reste, d'autant plus facilement que leurs besoins étaient limités et que leur habileté manuelle était grande. La plupart d'entre eux, en effet, étaient gens de métier, tels Dodge, le charpentier ; Doan, le forgeron. En 1808, Nathan Perry ouvrit une boutique au coin des rues Superior et Water puis en 1810, ce fut le tour d'Harvey et Murray qui s'établirent dans la rue Superior. Dans ces boutiques, on vendait de tout : de l'épicerie, des étoffes, de la mercerie, des ustensiles de ménage et de jardinage, des outils de toute sorte, des armes et des munitions pour la chasse.

C'est à cette époque que commença la construction des bateaux. Le major Carter bâtit le « Zéphir » en 1810 et la même année, Murray et Bixby lancèrent sur le lac leur « Ohio » qui fit partie de la flotte du commodore Perry pendant la guerre de 1813. Levi Johnson devint bientôt le plus fameux armateur de la ville ; c'est lui qui construisit le premier bateau à vapeur de Cleveland « l'Enterprise » qui jaugeait 220 tx, toutefois il n'y eut pas de véritable chantier de construction de bateaux

jusqu'en 1833, date à laquelle, Seth W. Johnson en ouvrit un, bientôt imité par Stevens et Presley (1847) et le capitaine Alva Bradley (1860).

Cleveland n'était plus alors un petit poste de pionniers, sa population s'était élevée jusqu'à 5.000 habitants et l'ouverture du canal de l'Ohio allait donner à son développement une magnifique impulsion.

Le canal de l'Ohio. Conséquences pour Cleveland. — C'est en effet au moyen de ce canal qu'Henry Newberry apporta pour la première fois à Cleveland, le 13 septembre 1827, du charbon extrait des mines de Tallmadge, qu'on avait découvertes quelque quinze ans auparavant dans le Sud-Est de l'Ohio. Il eut d'ailleurs peu de succès, les ménagères regardèrent avec mépris le nouveau combustible qui leur parut sale et désagréable à employer, bien inférieur au bois qu'on trouvait d'ailleurs en abondance, et le seul acheteur qui se présenta fut Philo Scovill propriétaire de l'hôtel appelé Franklin House, lequel consentit à expérimenter le nouveau combustible qu'il acquit au prix modique de deux dollars la tonne. Bientôt après, les forgerons, puis les usines, commencèrent à employer le charbon, mais il fallut longtemps avant que les habitants eussent surmonté leur répugnance à l'utiliser comme mode de chauffage.

Débuts de l'industrie. — L'année 1834 marque les débuts de l'industrie à Cleveland. John Ballard avait bien, il est vrai, ouvert une petite fonderie en 1828, mais elle était fort peu importante : la première véritable société industrielle fut la *Cuyahoga Steam Fur-*

nace Co, créée en 1827, mais organisée seulement en 1834 ; elle se trouvait en réalité à Brooklin, mais ce village étant devenu Ohio city, puis le « côté Ouest » de Cleveland, nous pouvons la mentionner ici. Cette société avait un haut fourneau à Dover et une usine métallurgique pour la fabrication du fer forgé à Brooklin, c'est là que furent fabriquées les premières locomotives employées sur les réseaux du Cleveland-Columbus Cincinnati et du Cleveland-Ashtabula. Dès 1843, la compagnie mettait annuellement sur le marché pour environ \$ 63 000 de produits manufacturés.

A Cleveland même, le premier Annuaire de la ville, publié en 1837 citait orgueilleusement : 71 épiceries, 23 merceries et magasins de nouveautés, 7 magasins de modes, 5 quincailleries, 5 magasins de chaussures et surtout 4 fonderies, moins importantes il est vrai, que celle de Brooklin, mais dont le capital total s'élevait cependant à \$ 100.000.

Découverte de mines de fer et de charbon.

Conséquences. — C'est à ce moment-là, qu'après avoir subi, comme toutes les autres villes des Etats-Unis, les effets de la dépression financière de 1837, Cleveland reçut un nouvel essor, déterminé largement par la découverte des mines de fer de la région du lac Supérieur en 1844 et celle des mines de charbon de Briar Hill près de Youngstown en 1845.

Cleveland reçut pour la première fois du minerai de fer en 1852, sur un cargo qui lui fut envoyé par la compagnie *Cleveland-Marquette Iron* fondée peu auparavant. Cette cargaison ne comportait guère qu'une

deux douzaines de barils, le transport étant assez difficile à cause du transbordement qu'il fallait effectuer au Sault Sainte-Marie. Cette difficulté ne subsista pas longtemps il est vrai, car le 19 mai 1855 le canal du Sault Sainte-Marie mettait en communication les lacs Supérieur et Huron. Cette année-là, Cleveland reçut pour sa part 5.000 tonnes de minerai.

En même temps, les chemins de fer se développaient dans toute la région, on commençait à utiliser à Cleveland le gaz artificiel comme combustible et moyen d'éclairage, enfin le télégraphe nouvellement installé faisait communiquer Cleveland avec toutes les parties des Etats-Unis.

En quelques années le mouvement industriel fit un progrès gigantesque; George Worthington et quelques associés organisèrent en 1849, la *Cleveland Iron Works Co* qui vendit depuis lors ses produits dans la quincaillerie Worthington fondée en 1829, et qui existe encore aujourd'hui sous le nom de *Cleveland Hardware Co*. L'année 1852 vit la création de deux établissements qui, modestes à leur début, devaient devenir très importants ensuite; c'était d'une part, la fonderie établie par Wm Otis et J. M. Ford, berceau de la compagnie *Otis Steel* et de l'autre la *Chisholm Jones Co*. Cette dernière changea plus tard son nom en celui de *Cleveland Rolling Mill Co* et acquit la manufacture de rails établie en 1856 par A. J. Smith, mais à son tour, elle passa à la fin du XIX^e siècle sous la direction de l'*American Steel and Wire Co*. C'est en 1852 également que Cleveland vit s'élever son premier pont

de fer sur le canal, à la hauteur de la rue Merwin.

Un an après la *Cleveland Iron Mining Co* fut organisée dans le but d'extraire le minerai de la région productrice du lac Supérieur et de le transporter à Cleveland. Elle se développa et devint la *Cleveland Cliffs Iron Co* qui possède actuellement des mines de fer dans le Michigan et un haut fourneau à Cleveland (1).

Dans le rapport du Board of trade pour 1865 il est dit que la valeur du minerai de fer reçu, puis vendu cette année-là à Cleveland s'éleva à \$ 1.179.200, et que la valeur des produits manufacturés du fer atteignit \$ 4.500.000. Cette industrie fit un nouveau pas dans la voie du progrès, lorsqu'en 1868, pour la première fois, l'acier Bessemer eut été produit aux « Newburg Rolling Mills » usine élevée l'année précédente par M. Chisholm. Le Board of trade pour cette année 1868, cite 14 « laminaires » alors en opération dans la ville, produisant journellement plus de 400 tonnes de fer.

En même temps la construction des bateaux prospérait, « l'Empire » (1136 tonnes) construit en 1844, était le premier bateau à vapeur aux Etats-Unis à dépasser 1.000 tonnes. De 1812 à 1845, 26 bateaux sortis des chantiers de Cleveland voguèrent sur les eaux du lac Erié. « Entre 1849 et 1869, près de 500 bateaux furent construits dans le district du Cuyahoga et presque tous dans les chantiers de Cleveland (2).

Au mois d'octobre 1856, le « Dean Richmond » bâti à Cleveland pour C. J. Kershaw de Chicago, alla de

1. Voir p. 148.

2. Kennedy, *History of Cleveland*, p. 263.

cette ville à Liverpool, avec un chargement de blé ; le 29 mai 1858, les habitants de Cleveland se portèrent en foule au départ de la flotte de Liverpool (Liverpool fleet) composée de 4 bateaux construits à Cleveland et appartenant à des Clevelanders. « La municipalité et un détachement d'artillerie allèrent offrir aux Argonautes de bruyants souhaits de bon voyage, un des bateaux était chargé de blé, les trois autres de bois de noyer, tous arrivèrent sains et saufs à Liverpool (1). »

Essor industriel. Causes et résultats. —

Après la période embryonnaire et celle de développement, Cleveland est entrée depuis 1870 dans celle de la grande activité industrielle. Elle le doit à sa situation géographique, dont nous avons déjà parlé, à sa position près de l'entrée de la vallée du Mohawk et de la route de New-York, elle le doit aussi aux réseaux de chemins de fer qui la relie à toutes les villes des Etats-Unis, aux bonnes routes qui l'entourent, aux lignes de tramways qui la sillonnent et aux ponts qui font communiquer facilement les deux parties de la ville.

Disons aussi que Cleveland se trouve sur la route des aéroplanes qui font depuis deux ou trois ans le service entre New-York et San Francisco et qu'un service de voyageurs a même été établi en 1923 et 1924 entre Cleveland et Détroit. « Plus de 500 vols ont été effectués, au-dessus du lac Erié, plus de 26.000 passagers transportés, 1.000.000 de milles parcourus sans qu'on eût à déplorer plus d'un accident sérieux (2). »

1. Cleveland, *Industrial Exposition*, 171, p. 22.

2. Coates, 5, p. 521.

Aux facilités de transport s'ajoutent les ressources naturelles : l'argile, les pierres de construction des carrières d'Amherst et de Berea, la pierre à chaux de l'île Kelley, le sable et le gravier, enfin le gaz naturel de Lakewood, et le pétrole de l'Ohio. Avec le minerai de fer du lac Supérieur et le charbon des mines de Pennsylvanie et d'Ohio, Cleveland se trouve avoir autour d'elle tout ce dont elle a besoin pour se développer.

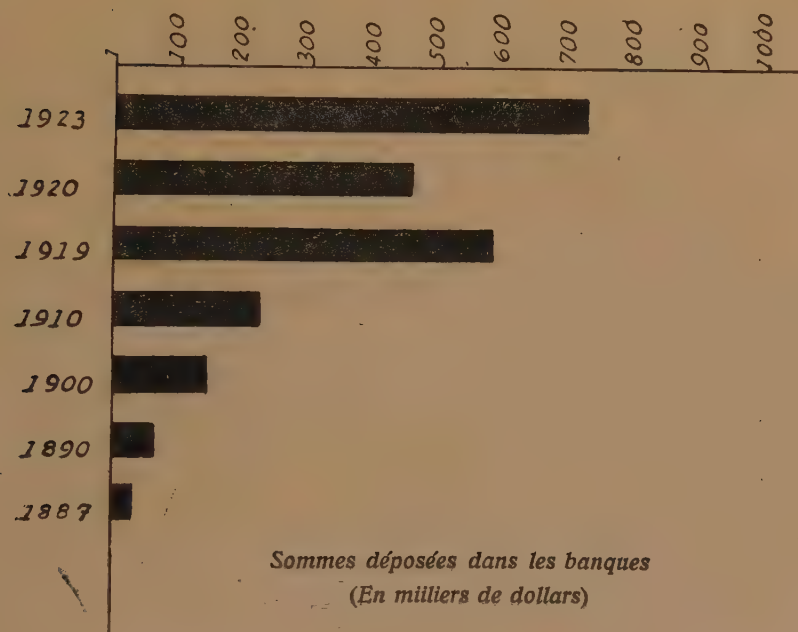
Elle possède aussi de grandes ressources financières, un système de banques bien organisé. Depuis la « Commercial bank of Lake Erie » créée en 1816 jusqu'aux 30 banques actuelles dont *The Union Trust* et *The Cleveland Trust* sont les principales, le progrès a été sûr et continu.

Tableau : les banques de Cleveland de 1887 à 1923 :

	Capital	Dépôts
1887....	\$ 8.515.000	\$ 36.276 731
1890....	10.019.450	51.951.960
1900....	18.690.000	145.108 688
1910....	20.777.225	212.900.761
1920....	39.133.333	453.283.392
1923....	48.028.503	738.000.000

Depuis 1914, Cleveland est le siège de la *Fourth Federal Reserve Bank of U. S. A.* qui contrôle 760 banques et embrasse un vaste territoire comprenant l'Ohio, l'Ouest de la Pennsylvanie, l'Est du Kentucky et six comtés dans la Virginie de l'Ouest. En janvier 1915, les dépôts s'y élevaient déjà à \$ 17.394.000 et depuis cette date ils n'ont cessé d'augmenter.

Ajoutons l'aide effective apportée par la Chambre de Commerce de Cleveland qui, en 1893, a remplacé le Board of trade organisé en 1848, et qui compte aujourd'hui 4.200 membres. Elle renferme plusieurs branches :



« The Buyer's bureau » qui s'occupe de trouver des marchés nouveaux pour les producteurs de Cleveland, « The Transportation Department », « The Foreign Trade Department » qui, en coopération avec le « U. S. Bureau of Foreign and Domestic Commerce » traite spécialement des affaires avec les pays étrangers.

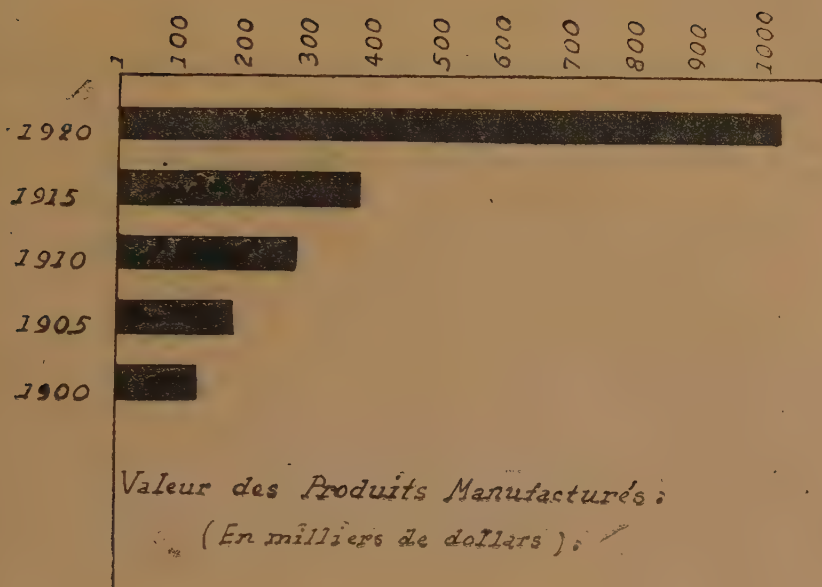
D'autre part, elle contrôle plusieurs organisations ; « The Bankers and Trade Acceptance Council », « the

Cleveland Safety Council » « The Manufacturers and Wholesale Merchants Board »...

Les deux villages d'East Cleveland et de Lakewood possèdent, eux aussi, leurs Chambres de Commerce, celles-ci comptant respectivement 420 et 1100 membres. Enfin une Chambre d'Industrie (Cleveland Chamber of Industry) a été fondée en 1907, elle compte 1.200 membres presque tous du « West side » (le côté Ouest) ou rive gauche de la ville.

Nous avons vu au chapitre de la population, comment le développement de l'industrie a influencé celui du peuplement de la ville. La main-d'œuvre à Cleveland est en effet presque exclusivement étrangère ; là comme ailleurs, les ouvriers se sont groupés en syndicats ; ils ont aussi des coopératives et des banques. La plus importante est la *Brotherhood of Locomotive Engineers Cooperative* qui a son quartier général à Cleveland et possède ou contrôle 7 banques aux Etats-Unis. Son développement à Cleveland a été très rapide, comme on peut le voir d'après les chiffres suivants :

	Sommes déposées
Fin 1920	\$ 1.000.000
1921	8.000 000
1922	15.000.000
1923	20.000.000



2° LES INDUSTRIES MÉTALLURGIQUES

I. — Généralités

Par le fait de sa situation géographique, Cleveland offre des conditions très favorables au développement de l'industrie du fer et de l'acier. Elle obtient facilement le fer, la pierre à chaux et le charbon et par suite, alors que le coût de fabrication d'une tonne de fonte est de \$ 5.82 à Pittsburgh et dans le district environnant, \$ 5.78 à Wheeling et \$ 5.57 à Youngstown, bien que ces villes soient en plein pays charbonnier, il n'est que de \$ 4.72 à Cleveland. Malheureusement, nous avons

vu que les méandres de la rivière causaient un sérieux obstacle au transport du minerai dans la ville même et par suite aux industries qui l'utilisent. Lorsque cet inconvénient aura disparu, nul doute que ces industries ne prennent vite une plus grande extension.

Elles occupent, toutefois, dès maintenant, une place importante à Cleveland, elles utilisent environ un tiers du minerai de fer reçu dans la ville, soit approximativement 3 millions de tonnes, les deux tiers restants étant transportés par chemin de fer dans les autres cités manufacturières, principalement Pittsburgh (1).

On peut diviser les industries métallurgiques en trois groupes, le premier comprend les fonderies, aciéries, fabriques de machines et d'outils... le deuxième, les fabriques d'automobiles et le troisième, les constructions navales.

De ces groupes, le plus important est le premier, qui occupe 42.759 employés et ouvriers répartis dans 327 établissements et qui, avec un capital de \$ 206 millions 985.904 met sur le marché des produits manufacturés dont la valeur atteint \$ 148.542.000 (2).

1. Corre, 149, p. 17.

2. Tous les chiffres indiqués au cours de cette étude sont, à moins d'indication contraire, ceux donnés dans le recensement de 1920, le dernier fait aux Etats-Unis (Voir la bibliographie, n° 173).

II. — Fonderies et aciéries Fabriques de machines et d'outils

Tout d'abord, le minerai est traité dans les hauts fourneaux, Cleveland en possède 12 qui produisent annuellement 170.000 tonnes de fonte (1), plus que n'importe quelle autre ville de l'Etat d'Ohio. La fonte est ensuite transformée en acier dans les 16 aciéries, qui emploient 9.728 ouvriers. Seulement 3 d'entre elles utilisent les convertisseurs Bessemer, malgré l'économie de temps qu'ils permettent de réaliser, quant aux autres, elles conservent l'ancien procédé dit « open hearth method » ou du foyer ouvert.

Celui-ci consiste à faire passer un courant d'air enflammé sur la surface du métal qu'on a placé dans un foyer peu profond creusé au centre d'un four carré en briques. Le métal bouillonne pendant des heures avant qu'on le retire du foyer, alors qu'il ne faut le laisser qu'une vingtaine de minutes dans le convertisseur Bessemer.

Une fois produit, l'acier passe dans les « Rolling mills » ou laminoirs où il est étiré en barres de toutes dimensions et de toutes formes. On l'étirera, de nouveau, en longs fils, ou bien, on le transformera en écrous, rivets et produits similaires.

Après les aciéries, mentionnons les 39 fonderies de Cleveland avec leurs 12.368 ouvriers ; douze d'entre elles se trouvent rattachées à des ateliers de construction de machines, mais le plus grand nombre de ces

1. Iron trade review, april, 26, 1923.

derniers sont indépendants. On en trouve 166 à Cleveland, employant 10.706 ouvriers et mettant la ville au troisième rang aux Etats-Unis pour la production des machines (1).

On fait des outils de tout genre, dans 47 usines, même des instruments d'optique, parmi lesquels les plus parfaits sortent de l'usine Warner et Swasey, fondée en 1880.

La plus importante des aciéries de Cleveland est l'*American Steel and Wire Co* qui, n'est d'ailleurs elle-même qu'une des nombreuses organisations qui, le 23 février 1901, se sont réunies pour former la « United States Steel Corporation » (2).

L'*American Steel and Wire Co* possède aussi des succursales en Pennsylvanie (principalement à Pittsburgh), dans le Massachusetts et le Kansas. A Cleveland, elle emploie environ 9.000 hommes, répartis comme il suit dans les différentes usines qui lui appartiennent :

Newburgh Works : 2.000 hommes. Newburgh Wire Works : 1.500. Cuyahoga Works : 2.000. Central Furnaces : 500. Emma Furnace : 250. Consolidated Works : 800. H. et P. Works : 1.000. American Works : 1.230 (Total : 9.280).

Ces différentes usines sont toutes spécialisées dans un certain genre de travail, quoique le principal produit manufacturé soit le fil de fer.

Les Newburgh Steel Works possèdent un haut four-

1. Corre, 149, p. 56.

2. Parmi les autres compagnies, on peut citer : La Carnegie Co, l'*American Tin Plate*, la *National Sheet Co*, l'*American Bridge Co*, la *Federal Steel Co*.

neau, deux convertisseurs Bessemer et sept « open hearth furnaces » (fourneaux à foyer ouvert). Les Central Furnaces ont quatre hauts fourneaux, ce qui, avec celui déjà mentionné et l'Emma furnace porte à six le nombre de hauts fourneaux appartenant à l'American Steel and Wire Co à Cleveland. Presque chaque usine possède en outre un département de galvanisation et d'étamage. Les H. et P. Works et les Consolidated Works fabriquent aussi des clous.

En outre, l'American Steel and Wire Co a ouvert en 1918 une filiale dite *American Steel Coke Co* qui emploie 600 hommes, dont un bon nombre de nègres et qui fabrique le coke employé par les usines dont nous venons de parler. Elle utilise à cet effet du charbon à coke provenant du Sud de l'Ohio, de la Virginie Occidentale et de la Pennsylvanie et elle met en outre sur le marché de la benzine, du goudron et autres produits tels que les engrais.

Tous les transports se font au moyen du chemin de fer Newburgh and South Shore Line, qui dessert les différentes usines de l'American Steel and Wire Co à laquelle il appartient.

Mentionnons ensuite une succursale de l'*American Sheet and Tin Plate Co*, dite « Crescent Works » qui emploie 300 hommes et a en opération six « hot mills » sans compter un service d'étamage.

L'*Otis Steel Co*, dont nous avons déjà parlé, possède à Cleveland trois usines distinctes :

The Lakeside Works qui occupent une superficie d'environ 8 h. 90 sur la berge même du lac et au voi-

sinage de la 30^e rue. L'usine compte 1.300 ouvriers et a en opération sept « open hearth furnaces » ; sa production a été en 1919 de 80.000 tonnes d'acier raffiné et de plus de 30.000 d'acier fondu.

Puis vient The Riverside plant, le long du Cuyahoga et au centre de la ville, celle-ci emploie 800 hommes seulement et fabrique surtout des plaques d'acier (84.000 tonnes en 1919).

Enfin, le 1^{er} octobre 1919, la compagnie Otis Steel s'est rendue acquéreur des « biens et propriétés » de la Cleveland Furnace C^o. Celle-ci emploie 500 ouvriers et possède deux hauts fourneaux pouvant produire annuellement 360.000 tonnes de fer (1).

Citons enfin la *Bourne Fuller C^o* qui contrôle deux compagnies : Les « Union Rolling Mills » avec 800 hommes et l'« Upson Nut C^o ». Celle-ci emploie 2.600 ouvriers dont la plupart sont des manœuvres ; située sur les bords du Cuyahoga, et pourvue d'un dock, elle consomme journellement 1.000 tonnes de minerai de fer, 500 de pierre à chaux provenant de l'île voisine de Kelley et 250 tonnes de coke provenant d'Uniontown en Pennsylvanie. Des bateaux qui les apportent, ces matériaux passent dans le haut fourneau dans les proportions suivantes : deux tonnes de minerai pour une demie de pierre à chaux et une de coke. Soixante-et-onze ouvriers ont la charge de ce haut fourneau qui produit par jour 250 tonnes de fonte. Celle-ci est ensuite transformée en acier dans des « open hearth

1. A moins d'indication contraire, la tonne dont il est question dans ce chapitre est la « short ton » de 906 kilogs.

furnaces » et versée dans des moules pouvant contenir chacun 6.000 livres. Les lingots, à leur tour, seront transformés en barres, boulons et écrous de toutes dimensions ; la moitié de la production est livrée annuellement à la « Dodge and Ford Motor Co ».

L'acier produit dans les diverses aciéries passe pour une partie dans les diverses usines qui l'utilisent ; parmi celles-ci, on peut citer tout d'abord, *The Hydraulic Pressed Steel Co* reliée au réseau de l'Erie et créée en 1904 au capital de \$ 100.000 qui s'est accru jusqu'à \$ 25.000.000 (1921).

Neuf cents employés font le travail, surtout Polonais et surtout manœuvres, quoiqu'on ait besoin aussi d'un certain nombre d'ouvriers experts. La firm se spécialise dans les carcasses d'automobiles et surtout de camions qu'elle livre ensuite aux grandes fabriques d'automobiles telles que Chalmers, Maxwell, Winton, White... elle fabrique aussi des barils d'acier pour la Standard Oil Co.

Par contre, la *Cooperative Stove Co* fait uniquement des poêles de la marque « Grand » ; établie en 1867, elle emploie 600 ouvriers, Polonais, Bohémiens, Allemands et nègres, dont 90 0/0 sont experts dans leur travail, car tout mouleur par exemple doit faire un apprentissage de quatre ans.

Le réseau du Pennsylvania passe près de l'usine et y apporte sur voie privée les divers matériaux qu'elle utilise : sable d'Albany (New-York), et de Cincinnati, bois du Canada, coke de Cincinnati, pierre à chaux de l'île Kelley. Quant au minerai de fer, il provient en

grande partie des hauts fourneaux locaux, quoiqu'on en fasse venir aussi des Etats du Sud (Alabama), par l'intermédiaire de courtiers de Cincinnati. La production varie grandement ; pour ne citer qu'un exemple, elle atteignait \$ 3.000.000 en 1920, un an après elle n'était plus que de \$ 750.000 mais depuis cette date elle s'élève de nouveau.

III. — Les automobiles

Après les industries métallurgiques proprement dites, celles des automobiles vient au premier rang avec 85 fabriques, au capital de \$ 105.837.305, et 18.873 ouvriers. Cleveland n'est surpassée à cet égard que par Détroit qui possède 136 fabriques, employant 65.000 ouvriers (1).

Cette industrie est à Cleveland, comme ailleurs, d'origine relativement récente, puisque c'est le 1^{er} avril 1898 que *M. Alexandre Winton* vendit la première machine faite à Cleveland et une des premières fabriquées aux Etats-Unis. Au cours de cette année 1898, M. Winton vendit vingt-et-une automobiles à un seul cylindre, dont une fut achetée par M. Packard, qui fonda un peu plus tard une fabrique d'automobiles à Détroit (2).

La nouvelle industrie se développa très vite à Cleveland, qui, outre qu'elle avait à sa disposition le fer et l'acier nécessaires, se trouvait à peu de distance d'Akron où est installée depuis 1871, la grande fabrique de caoutchouc dite *Goodrich Rubber Plant* qui emploie

1. Il s'agit ici non seulement des fabriques d'automobiles entières, mais des fabriques de parties et d'accessoires d'automobiles.

2. Avery, 131, vol. III, p. 474.

environ 15.000 ouvriers et répand ses produits dans le monde entier.

En 1902, M. Winton mit sur le marché une automobile à double cylindre, puis une à quatre cylindres en 1907. Vers 1922, l'usine qu'il avait créée et qui depuis 1912 fabriquait aussi les moteurs à gaz et à essence pour bateaux, employait à Cleveland 1.200 ouvriers, mais à cette date, l'usine fut fermée, non pour cause de faillite, mais parce qu'elle n'arrivait pas à vendre le stock déjà existant.

Peu après que M. Winton eut pris l'initiative du mouvement, des maisons rivales s'étaient créées. *The Stearns Co* commença dès 1898, la fabrication de ses automobiles à 4 cylindres « *The Stearns Knight* » ; puis *The White Sewing Co* organisée en 1871, pour la fabrication des machines à coudre, construisit une première automobile en 1901, mais ne reçut une patente à cet effet qu'en 1906, année où elle produisit 1.500 touring-cars. Elle s'est spécialisée depuis lors dans les camions et même les autobus depuis 1918 ; sa production annuelle est à peu près de 15.000 voitures dont la capacité peut être de 3/4 de tonne, 2 tonnes, 3 tonnes 1/2, 5 tonnes et le nombre d'ouvriers s'y élève parfois jusqu'à 6 200, mais varie grandement selon les besoins de la production. Tous doivent être citoyens américains ou, s'ils sont étrangers, avoir pris au moins leurs premiers papiers de naturalisation. Quant au capital, il s'est élevé de \$ 3.000 en 1896, à \$ 25.000.000 en 1921.

Parmi les plus anciennes fabriques, on peut citer encore

The Peerless Motor Co organisée en 1902 et qui fabrique « *The Peerless 8* » et des camions et a des succursales à New-York, Boston et Philadelphie ; *The Grant Motor Car Co* qui fabrique et des automobiles et des camions, enfin *The Chandler Motor Car Co*. « En 1918, elle a construit et livré 9.170 autos et en 1919, 18.000 ; en 1918, elle reçut une commande du gouvernement américain pour 2.000 tracteurs « *caterpillar* » et au moment où l'armistice a été signé elle était en train de les fabriquer à raison de 10 par jour (1).

Depuis la guerre, plusieurs usines ont vu le jour, ce sont : *The Cleveland Automobile Co* affiliée à la Chandler Motor Car Co, mais pour la fabrication de voitures plus légères et meilleur marché. La production est intensive et se vend dans le monde entier. « Du début de septembre 1919 (date de la fondation de l'usine) jusqu'au premier janvier 1920, la compagnie livra 2.488 autos, et du premier janvier 1920 au 20 juin de la même année, 7658 (2).

Par contre, *The Sterling-Knight Co* fondée en 1920 et dont l'usine est à Warren (Ohio) a limité sa production à 500 automobiles par an environ, toutes voitures de luxe. A ces compagnies, on peut ajouter les suivantes : *The Jordan*, *The Templar*, *The Merit*, organisée en 1921, *The Kurtz Automatic* et *The March Four* de fondation toute récente.

Une bonne partie de la production (3) est employée

1. Moody, 160, p. 2.405.

2. Moody, 160, p. 2.406.

3. Qui s'élève à environ 85.000 automobiles par an.

dans la ville même puisqu'on y comptait à peu près 90.000 autos en 1922, mais il est juste de dire que bon nombre de ces autos sont des Fords, l'automobile nationale des Américains !

Outre ces usines qui livrent la machine entière, il y en a d'autres qui fabriquent des carcasses et des accessoires d'automobiles. La principale firm de Cleveland est la *Fisher Body Ohio Co* qui est aussi considérée comme la plus importante du monde entier dans ce genre d'industrie ; on peut citer aussi *The Parish Bingham Co* qui s'est spécialisée dans les carcasses d'autos, *The Gustav-Schaefer wagon Co* qui fabrique des parties d'autos et aussi des wagons et est, dans le comité de Cuyahoga, le seul dépositaire des pneus Diamond et Goodrich, fabriqués à Akron.

The Bruce-Macbeth Engine Co ne fait que des moteurs, tandis que *The Guid Motor Lamp Co* a été patentée pour les lampes d'automobiles et que *The Torbensen Axle Co* fabrique exclusivement des essieux pour camions. Cleveland possède aussi des fabriques de pneus, les plus importantes sont *The Penn Rubber Co* et *The Ideal Tire and Rubber Co* qui fabrique parfois jusqu'à 1.200 pneus par jour de la marque « Greyhound. »

En 1919, quarante membres de la Chambre de Commerce organisèrent « The Automotive Association » dans le but d'amener une meilleure coopération entre les différentes branches de l'industrie des automobiles. C'est sous les auspices de cette association que fut tenue à Cleveland, du 2 au 5 décembre 1919, la troisième réu-

nion de l' « Ohio Automobile Trade Association » où vinrent 75 délégués. (1)

IV. — Les constructions navales

La construction des bateaux commença de bonne heure à Cleveland, toutefois, elle ne prit son grand développement qu'en 1869, lorsque fut organisée la compagnie Cleveland dry docks, un an après la construction à Cleveland du premier steamer en fer sur les Grands Lacs, « The J. K. White ». Cette compagnie, à son tour, fut absorbée plus tard par la compagnie Globe Iron Works qui acheta aussi, en 1897, The Shipowners Co, mais finalement passa elle-même sous la direction de l'*American Shipbuilding Co* qui possède des chantiers à Buffalo, Milwaukee, Détroit, Chicago, Wyandotte, Lorain et surtout Cleveland où se trouve son siège social et où les chantiers, bassins de radoub, forges et autres bâtiments occupent une superficie de 9 ha. 30 (2).

C'est vers la fin du siècle dernier que le trafic des lacs a pris une grande extension, par suite de la croissance industrielle des villes en bordure, des échanges de plus en plus nombreux entre les plaines agricoles de l'Ouest, les régions minières du lac Supérieur et celles de l'Est. Le développement du trafic a eu pour conséquence immédiate celui des constructions navales : Cleveland, Lorain, Détroit, Chicago ont une situa-

1. Cleveland, *Chamber of Commerce, Report for, 1920.*

2. Moody, 160, p. 79.

tion idéale, placées comme elles le sont au bord des lacs et à proximité d'aciéries. « De 1909 à 1918, les steamers construits dans les ports des Grands Lacs jaugeaient au total 885.908 tonnes. Les chantiers de Cleveland venaient au premier rang avec une production de 399.983 tonnes, suivis par ceux de Détroit avec 308.402 tonnes. Le reste sortait des chantiers de Toledo, Milwaukee, Duluth, Port Huron, Chicago, Buffalo et autres villes (1) ».

Durant la guerre les constructions navales avaient forcément pris une grande extension ; pour sa part l'American Shipbuilding Co qui avait construit 31 bateaux en 1916-1917 et 45 l'année suivante, en livra 109 au cours de l'année 1918-1919, dont plusieurs sortaient des chantiers de Cleveland, mais depuis deux ou trois ans la production semble se ralentir et aucun bateau n'est sorti des chantiers locaux en 1923 et 1924.

Il faut dire, d'ailleurs, que les constructions navales ont évolué depuis une vingtaine d'années, le long des Grands Lacs. Après avoir bâti des bateaux de 60 mètres de long, puis de 90 à la fin du siècle dernier, on s'est mis à en construire de 120, puis de 150 (vers 1910) et enfin, depuis quelques années, on va jusqu'à 180 mètres et même plus. Comme les matières transportées sont très lourdes et très encombrantes, le problème de la solidité et de l'espace devient fort important. La machinerie est reléguée à l'extrémité du bateau, de manière à laisser autant de place que possible pour les marchandises et tout autour du bateau on pratique

1. America's merchant marine 130, p. 173.

une trentaine d'écouilles de telle sorte que le « chargement du plus grand bateau se puisse faire en deux heures et qu'il n'en faille pas plus de cinq à dix pour décharger la cale (1) ».

Par suite, le prix des bateaux a augmenté sensiblement ; dès 1908, il s'élevait à \$ 325.000 (2) ; actuellement pour les grands bateaux il faut compter près de dix fois plus et l'on ne parle pas ici des luxueux steamers tels que le « Greater Buffalo » et le « Greater Detroit », les « léviathans » des Grands Lacs, qui ont coûté 7.000.000.

Toutefois la construction peut se faire très vite, en « record time » comme disent les Américains ; c'est ainsi qu'en 1919, l'American shipbuilding Co de Cleveland a livré en quarante-six jours le cargo de 3.500 tonnes « Lake Narka » (3).

3° LE PÉTROLE ET LES INDUSTRIES QUI S'Y RATTACHENT

Découverte et utilisation. — L'huile Seneca ou pétrole fut employée par les Indiens comme médicament dès 1818, dans le comté de Washington (Ohio), toutefois on ne commença à l'exploiter régulièrement que quarante ans plus tard, après que le colonel Drake eut foré un puits en Pennsylvanie près d'Oil creek (la rivière de l'huile). Bientôt après, un second puits fut foré dans l'Ohio près du Duck creek (la rivière du ca-

1. Mills, 142, p. 297.

2. Gregory, 154, p. 260.

3. Hurley, 155, p. 93.

nard) puis coup sur coup, on en découvrit d'autres, dans le Sud de l'Etat tout d'abord, puis dans le Nord-Ouest, spécialement dans les comtés de Hancock et de Wood.

Cleveland ne tarda pas à bénéficier de la découverte qu'on venait de faire, dès 1859, la ville reçut du pétrole brut qu'on s'occupa de raffiner ; et, en 1861, John D. Rockefeller et Henry M. Flagler établirent une raffinerie qui se développa de façon prodigieuse ; alors qu'en 1863, elle ne raffinait que 10 barils (1) de pétrole par jour, en 1870, elle en raffinait 10.000, c'est à cette date qu'elle devint la *Standard Oil Co* au capital de \$ 1 000.000 (bientôt accru jusqu'à \$ 3.500.000) et dirigée par un conseil de cinq directeurs : John, D. Rockefeller, Wm. Rockefeller, Henry Flagler, Samuel Andrews, S. D. Harkness. En 1863, Cleveland reçut 220.000 barils de pétrole brut, en 1866, 613.247 et elle en exporta 402.430 de raffiné. De 1863 à 1870, l'importation de pétrole brut à Cleveland atteignit 5.585.226 barils et l'exportation de pétrole raffiné 4.213.819 (2).

L'année 1890 marqua l'apogée de la production pétrolière de l'Ohio, qui se trouvait alors fournir un tiers environ du pétrole brut du monde entier, mais depuis cette date, la production a baissé beaucoup, par suite de l'exhaustion de nombreux puits ; dès lors, ceux de l'Oklohama, de la Californie et du Texas ont pris la première place et l'Ohio n'entre plus aujourd'hui (1920) que pour 1/43 dans la production américaine (3).

1. Le baril américain équivaut à 158 lit. 9826.

2. Rose, 166, p. 251.

3. Gregory and Guitteau 153, p. 159.

*Tableau montrant la production de pétrole dans l'Ohio
de 1876 à 1922*

1876.....	31.763	barils
1884.....	90.081	—
1885.....	661.580	—
1888.....	1.782.290	—
1898.....	18.738.708	—
1907.....	12.207.448	—
1918.....	7.285.005	—
1921.....	7.330.000	— (1)

Avec la découverte de nouvelles sources pétrolifères et leur exploitation, de nouvelles compagnies se sont fondées pour le raffinage et la compagnie Standard Oil a ouvert des succursales jusqu'au Pacifique. Cleveland a, par suite, perdu sa position prépondérante dans la production et le raffinage du pétrole, cependant celui-ci resté encore aujourd'hui une de ses industries dominantes. En 1920, on comptait à Cleveland onze raffineries au capital total de \$ 1.515.912, toutes sont bien équipées et pourvues des derniers perfectionnements qui permettent notamment aux raffineurs de tirer, en moyenne, 100 litres de gazoline (ou essence minérale) de 380 litres de pétrole brut, alors qu'en 1910 on ne pouvait en obtenir que 34 et que dans les premiers jours de l'industrie on en tirait à grand peine 15 ou 20 ().

1. Geological survey of Ohio. fourth series, bulletin 27, p. 76.

2. Renseignements fournis par la Standard Oil Co, elle-même (usine de Cleveland).

La *Standard Oil Co* vient au premier rang; en 1882 elle s'était associée avec plusieurs maisons rivales pour former le « *Standard Oil Trust* » au capital de \$ 70.000.000 mais ce trust dut être dissous dix ans plus tard, lorsque l'Etat d'Ohio l'eut déclaré illégal et les compagnies ont recommencé à travailler séparément. La « *Standard Oil Co* » possède deux raffineries dans l'Ohio, l'une à Toledo la plus importante, et l'autre à Cleveland où elle emploie, probablement, à peu près deux mille ouvriers (1).

Toutes deux fabriquent de la gazoline, de la marque « *Red crown* », des huiles à moteurs « *Polarine* » et autres produits du pétrole qu'elles vendent ensuite, spécialement par l'intermédiaire de 500 « *Standard service stations* » installées dans plus de 180 villes dans l'Ohio et de 300 « *Bulk stations* » d'où partent des camions qui vont desservir les fermes et petites localités.

Après la « *Standard Oil Co* » viennent la « *National Refining Co* » et la « *Canfield Oil Co* ». Cette dernière a débuté en 1889; située près du réseau *Wheeling and Lake Erie* elle lui est reliée par une voie ferrée et reçoit ainsi facilement le charbon et le pétrole brut qui lui est envoyé du Kentucky et parfois du Texas. Elle traite journellement environ 600 barils de pétrole brut qu'elle transforme en benzine, gazoline, huile de naphthe, cire et asphalte. De ces produits, 75 0/0 sont vendus aux Etats-Unis, surtout dans le voisinage de Cleveland et le reste va à l'étranger.

1. La direction refusa de donner aucun renseignement touchant le nombre des ouvriers et la valeur des produits manufacturés.

La main-d'œuvre s'élève seulement à 50 hommes, dont la moitié sont des ouvriers experts. Presque tous sont Américains, les seuls étrangers étant quelques Bohémiens et un petit nombre de Polonais.

Comme la Standard Oil Co, la Canfield Oil Co possède un grand nombre de stations ou dépôts où les automobilistes peuvent acheter, en cours de route, l'essence dont ils ont besoin.

A l'industrie du pétrole se rattache celle des *couleurs et vernis*, dont les produits manufacturés valent \$ 26.446.767. Elle commença vers 1863, lorsque Henry A. Sherwin, Truman Dunham et G. O. Griswold ouvrirent un magasin de couleurs en gros et en détail. Plus tard, ils entreprirent la fabrication des vernis, puis en 1873, celle des couleurs. Aujourd'hui, la firm a un capital de \$ 9.000.000, emploie à Cleveland 450 ouvriers, presque tous Américains et possède des comptoirs ou des bureaux dans plusieurs villes importantes des Etats-Unis et des usines à Chicago, Newark (New Jersey) et Détroit. Elle est aussi affiliée à la *Sherwin Williams Co limited* du Canada qui possède des usines à Winnipeg et à Montréal et même en Angleterre, à Londres. L'usine de Cleveland est située près de la rivière Cuyahoga et se trouve traversée en outre par les voies ferrées du réseau B and O, ce qui facilite beaucoup la question des transports. Les matières brutes employées viennent de toutes les parties du monde et sont transformées ensuite en couleurs, vernis, émaux de toutes sortes sans compter les insecticides.

The Glidden Co fondée en 1873, vient au second rang

suivie par la *Forbes Varnish Co*, ces deux compagnies étant situées sur la rive gauche.

Une autre industrie intimement liée à l'exploitation du pétrole est celle du *gaz naturel*, puisque c'est dans les puits de pétrole qu'on le trouve généralement. Bien qu'on l'eût découvert de bonne heure dans l'Ohio, aux environs de Findlay (comté de Hancock) et dans les comtés de Washington et de Knox où il s'échappait à travers les fissures du sol rocheux, ce ne fut qu'en 1854, qu'on commença à l'exploiter et utiliser comme combustible. Plusieurs puits furent forés près de Findlay et le gaz fut employé ou plutôt gaspillé avec une extravagance telle qu'en 1857, on employait 45.000.000 pieds cubes par mois pour l'éclairage de la ville (1). Or Findlay ne comptait que 17.021 habitants en 1920 et en avait un peu moins alors. Par suite, les puits s'épuisèrent vite et aujourd'hui, on ne trouve plus de gaz naturel dans l'Ohio que sur les bords du lac Erié, aux environs de Cleveland (Lakewood) et plus au sud dans les comtés de Fairfield, Knox et Licking (2). Un premier puits fut foré aux environs de Lakewood en 1886, mais l'industrie n'en commença qu'en 1912, malheureusement par suite des besoins de la population avoisinante la production a dû être intensive et les puits commencent à s'épuiser. Cleveland doit donc recourir aux puits de la Virginie de l'Ouest, or à cause de leur éloignement et de la grande consommation de gaz faite à travers tout l'Etat, la pression du gaz est parfois très faible en hiver

1. Geological survey of Ohio, fourth series, bulletin 27.

2. Gregory and Guitteau, 153, p. 157.

et beaucoup d'habitants préfèrent le chauffage au charbon plus régulier.

Cleveland est aussi le siège d'une très importante fabrique de produits chimiques, *The Grasselli chemical Co.* Fondée en 1839 à Cincinnati, elle a établi sa principale usine à Cleveland, mais possède des succursales dans plusieurs villes des Etats-Unis et des agences jusqu'au Canada.

4° LES INDUSTRIES TEXTILES. — LA CONFECTION

Les industries textiles tiennent une place importante à Cleveland, celle des vêtements de femmes venant au septième rang parmi les grandes industries de la ville avec des produits manufacturés valant \$ 33.307.741 et celle des vêtements d'hommes au onzième avec des produits s'élevant à \$ 19.439.496.

Dans la fabrication des vêtements de femmes, Cleveland n'est surpassée que par New-York et dans celle des vêtements d'hommes que par Cincinnati. Les 73 fabriques de vêtements d'hommes occupent à Cleveland 3.674 ouvriers et les 103 fabriques de vêtements de femmes, près de 5.500.

L'industrie du vêtement débuta à Cleveland en 1870, lorsque David et Morris Black deux émigrés hongrois de race juive, commencèrent à fabriquer des vêtements tricotés et des manteaux de femmes. Ils y prospérèrent et en 1893, allèrent s'établir à New-York.

Mais l'impulsion avait été donnée, dès 1878, *The Cleveland Worsted Mills Co* avait été créée. Aujourd'hui, elle possède dix succursales dans les Etats-Unis et l'usine

de Cleveland qui n'avait que 30 ouvriers en 1900, en emploi maintenant 2 000. Elle a en opération environ 600 métiers, tissant en moyenne 18.000 mètres de tissu par jour qu'on envoie ensuite à l'usine de la compagnie à Ravenna (Ohio) pour les y faire teindre.

Cela ne suffit pas d'ailleurs à beaucoup près aux besoins des confectionneurs de la ville qui font venir la majeure partie de leurs tissus des manufactures de la Nouvelle-Angleterre. A l'opposé des autres usines, les fabriques de vêtements emploient surtout de la main-d'œuvre féminine ; au dernier recensement, on pouvait noter dans les fabriques de vêtements d'hommes, 1.259 hommes contre 2.415 femmes et dans celles de vêtements de femmes, 3.499 ouvrières pour 1.991 ouvriers mâles. Les femmes généralement travaillent les étoffes légères et demandant peu d'apprentissage, tandis qu'on réserve aux hommes les tissus plus lourds et les travaux difficiles qui requièrent une certaine expérience (1).

Au point de vue des nationalités, on compte que dans ces usines, $\frac{4}{5}$ des hommes et $\frac{2}{5}$ des femmes sont des émigrants et que la plupart des autres ouvriers sont d'origine étrangère ; dans les fabriques de vêtements d'hommes on rencontre surtout des Ecossais et des Anglais, dans celle des vêtements de femmes, surtout des Russes et des Italiens, quoiqu'on y trouve aussi quelques Polonais, Hongrois, Autrichiens et Allemands (2).

1. Bryner, 133, p. 56.

2. Bryner, 133, p. 53.

D'autre part dans certaines fabriques tout se fait mécaniquement et « en série », ce sont celles où la production varie le moins et où par conséquent le chômage est le moins fréquent. Plusieurs autres, au contraire, requièrent un travail plus soigné et souvent fait à la main en majeure partie. Parmi celles de ce genre, on remarque *The Black C^o*, fondée en 1883, par un parent de David et Morris Black. Ce ne fut d'abord qu'un très petit établissement qui a prospéré et est devenu une firm importante. Elle emploie environ 440 ouvriers, surtout des femmes, d'origine italienne, russe et bohémienne, toutes expertes dans leur art. Avant d'entrer dans l'usine, toute applicante doit, en effet, fournir des preuves de son habileté ou alors suivre un cours d'apprentissage qui dure deux semaines au bout desquelles elle est jugée apte ou non à faire le travail.

La compagnie se spécialise dans les vêtements de femmes aux marques de fabrique « Wooltex Tailor Mades » et « Wooltex Knockabouts » manteaux, tailleurs, jupes et robes. Ce dernier article n'est d'ailleurs fabriqué qu'en temps de morte saison, car la production subit bien des fluctuations : à son plein, elle est d'environ 400 articles par jour mais elle s'abaisse parfois jusqu'à 50 ou 100.

The Kaynee C^o a eu les mêmes origines ; en 1889 deux Juifs, Kastrauer et Eisenman ouvraient une petite boutique où ils faisaient tout spécialement des blouses. Ils prospérèrent et quelque dix-huit ans plus tard, les frères Hayes qui avaient acheté leur fonds établirent une fabrique sur la route Aetna et constituèrent une

compagnie du nom de Kaynee d'après les initiales des pionniers de la firm.

Aujourd'hui, celle-ci possède des succursales à Bucyrus et à Marion, aussi bien que deux à Cleveland, dont une, située dans la 49^e rue s'est spécialisée dans les jupes. La Kaynee C^o fabrique des blouses et jupes de femmes et des vêtements lavables; 80 0/0 des 615 ouvriers qu'elle emploie sont des femmes, surtout des Polonaises, l'usine étant située tout près de l'avenue Broadway. A l'opposé de la H. Black C^o, la Kaynee C^o requiert peu d'apprentissage de ses employées, comme presque tout se fait mécaniquement. Chaque ouvrière travaille à la pièce et ne fait qu'une chose, toujours la même, que ce soit des boutonnieres ou des poignets.

Les vêtements de femmes sont aussi la spécialité de la *Printz Biedermann C^o* créée vers 1895 et réorganisée en 1906, par contre *The Joseph and Feiss C^o* ne fait que des vêtements d'hommes de la marque « Clothcraft » ; fondée il y a une cinquantaine d'années et réorganisée en société en 1919, époque où elle s'installa dans les nouveaux bâtiments plus spacieux de la 53^e rue de l'Ouest, la compagnie compte actuellement 1.500 employés et fabrique annuellement 300.000 costumes et 50.000 pardessus.

Avant d'être utilisés, tous les matériaux, laine, coton, velours, subissent un sévère examen, quant au poids, à la résistance des fibres, la couleur et la qualité ; c'est ainsi qu'un échantillon de chaque étoffe est exposé pendant quarante heures à une lumière artificielle qui peut faire pâlir une couleur avec la même

puissance que trois semaines de lumière du jour au mois de juin.

Après cette inspection, les pièces d'étoffe sont décaties, puis, après avoir séché pendant vingt-quatre heures, elles sont mesurées de nouveau, parfois imperméabilisées et enfin taillées sur de longues tables, qui mesurent en moyenne 2 m.70 de long sur 1 m.20 de large. On assemble ensuite les pièces au moyen de 575 machines à coudre, après quoi les vêtements sont repassés dans 150 machines à vapeur et prêts à être vendus.

A l'industrie des vêtements se rattachent celles des tricots, des fourrures, et aussi les fabriques de couvertures, dont la principale est la *Northern Ohio Blanket Mills* ; fondée il y a environ trente ans par MM. Beckman et Senior, elle emploie de 200 à 400 ouvriers dont la moitié sont des femmes de toutes nationalités. De ce nombre, 75 0/0 sont des ouvriers spécialistes, les plus habiles de tous étant employés aux métiers de tissage, mais comme Cleveland n'est pas un centre de filature, les tisseurs experts sont assez difficiles à trouver. Pour sa fabrication de couvertures de toutes sortes et de toutes dimensions, et de châles de toutes qualités, la manufacture consomme environ 1.500.000 livres de laine brute par an et un poids égal de coton. La laine est achetée à la compagnie « Swift » de Chicago, quant au coton, il vient de Memphis, mais par l'intermédiaire de courtiers londoniens.

Durant la guerre, la production était intensive et la *Northern Ohio Blanket Mills Co* allait jusqu'à fabriquer

2.000 couvertures d'armée par an, mais actuellement ce nombre a beaucoup diminué.

5° LES AUTRES INDUSTRIES

1. — Industries électriques

Bien que les industries électriques n'aient pas à Cleveland une importance primordiale, on ne saurait oublier que c'est dans cette ville que Charles Brush a inventé en 1876-1877 l'arc électrique qui l'a rendu célèbre. Peu après sa découverte, la *Brush Electric Co* fut organisée, elle devait plus tard s'unir à la *Cleveland Electric Co* (en 1892). La nouvelle compagnie a changé son nom en 1894, pour celui de *Cleveland Electric Illuminating Co*, elle possède deux usines dont la capacité totale est de 196.000 kilowatts et sert 167.000 clients. Elle fournit aussi environ les deux tiers de l'éclairage des rues et la plus grande partie du courant utilisé par les tramways (1).

Le reste du courant est fourni par la *Municipal Light plant*, terminée en 1914 et dont la capacité est de 35.000 kilowatts (2).

C'est vers 1896 que la *National Carbon Co* de New Jersey fut constituée, vingt ans plus tard, elle s'unit à plusieurs autres compagnies du même ordre pour former la *National Carbon Co* (1917). Cette dernière possède à Cleveland sa principale usine où l'on fabrique non seulement des charbons électriques, mais aussi des batteries d'automobiles.

1. Cleveland year book, 1921, p. 65.

2. Cleveland year book, 1921, p. 71

Cleveland a en effet toute une spécialité de charbons électriques, en fait on calculait qu'en 1917, elle entraînait pour 90 0/0 dans la production totale de ce genre d'articles aux Etats-Unis.

Enfin, la *General Electric Co* a installé à Cleveland un de ses principaux laboratoires de recherches pour la fabrication des lampes Mazda. A Nela Park sont expérimentées les idées nouvelles dans de larges bâtiments parfaitement aménagés, loin de la fumée et de la saleté du centre de la ville. Toutefois, tout n'y est pas qu'expérimental car on a ajouté un service manufacturier où environ 15.000 lampes peuvent être fabriquées par jour.

II — L'industrie du bâtiment

On ne s'étonnera pas que l'industrie du bâtiment soit prospère à Cleveland lorsqu'on songe non seulement à la population de la ville, mais à la façon prestigieuse dont elle s'accroît. En fait, depuis 1918, on n'arrive pas à construire suffisamment de bâtiments à Cleveland pour répondre aux besoins des habitants, aussi les loyers restent-ils à un taux relativement élevé.

La majeure partie des maisons sont en bois, autrefois celui-ci était abondant à Cleveland et partant bon marché, mais les ressources en sont à peu près épuisées dans le voisinage qu'on a même beaucoup trop déboisé et il faut maintenant en faire venir des Etats de l'Ouest

1. D'abord du Michigan puis ensuite et surtout du Wisconsin et du Minnesota.

et aussi des Etats du Sud, ce qui augmente les frais de construction. Cela explique la tendance qu'on voit se manifester vers les constructions en briques qui, bien que plus coûteuses encore que celles en bois, ont l'avantage d'offrir moins de risques d'incendie et d'être plus résistantes.

La fabrication des briques commença de bonne heure à Cleveland ; dès 1830, Ebenezer Duty en façonnait à la main et les faisait sécher dans la cour de sa maison. Vingt-six ans plus tard, son fils installait à East Cleveland une presse hydraulique qui fabriquait jusqu'à dix briques à la minute, une merveille à l'époque !

Aujourd'hui, la principale briqueterie est celle de la *Cleveland Brick and Clay Co* qui fabrique des briques pour la construction des maisons et aussi des pavés pour les rues. La matière première est facile à trouver, comme le sol de Cleveland renferme, en abondance, du sable et de l'argile. On a même découvert des carrières de sel gemme à Newburgh, il y a quelques années.

Outre les maisons de briques et de bois, on en trouve aussi en pierre, généralement les immeubles plus importants (mais non pas les gratte-ciels qu'on construit plutôt en acier). Là aussi les conditions géographiques interviennent, puisque le sol fournit en abondance les matériaux nécessaires ; des carrières sont exploitées à Amherst, Berea, West View, Oberlin et quelques autres points dans le Nord de l'Ohio par la *Cleveland Stone Co* fondée en 1880 par la réunion de plusieurs petites firms et qui a aussi acquis, en 1886, des carrières de pierres à chaux dans l'Indiana. On calcule que la compagnie fa-

brique à Berea (comté de Cuyahoga), 4/5 des pierres meulières employées aux Etats-Unis (1).

III. — Industries alimentaires

Minoteries. — Parce que Cleveland abrite une forte population qu'il faut nourrir, les industries alimentaires doivent tenir une place importante dans la ville. D'autre part placée comme elle l'est, près du Middle-West et du Canada, pays essentiellement agricoles, elle reçoit facilement des céréales et notamment du blé, elle possède plusieurs minoteries dont la plus importante est la *Cleveland Milling Co* qui fabrique de la farine de la marque « Fairchild » et possède un « grain elevator » (ou ascenseur pour les grains) dont la capacité est de 2.200 tonnes.

Boulangeries. — Une partie de la farine produite à Cleveland est exportée au loin, l'autre est transformée dans la ville même en produits de boulangerie et de pâtisserie. On compte à Cleveland 155 boulangeries dont la principale est la *General Baking Co* qui contrôle ou possède 27 maisons de fabrication et de vente dans l'Est et le Middle-West des Etats-Unis.

Celle de Cleveland utilise mensuellement 100 barils de lait condensé, fabriqué à la « Western Reserve Factory » de Ravenna (Ohio) ; 100 barils de sucre de canne ; 100 de lard, achetés à la Compagnie « Swift » de Chicago ; du sel de la « Diamond Crystal Salt Co » établie à St Clair (Michigan) et de la farine de blé qui

1. Gregory and Guitteau, 153, p. 165.

provient toute ou presque du Kansas et du Minnesota ; quant à la farine de seigle, on se la procure dans le Wisconsin.

La production quotidienne était de 29.000 pains de la marque Bond et 20.000 de la marque Buttercrust en 1920, sans compter quelques centaines de pains viennois, mais il est probable que ces chiffres ont presque doublé aujourd'hui (1925), la fabrique ayant pris une grande extension ces dernières années. Cent cinquante hommes sont employés dans l'immense boulangerie, presque tous Polonais ; d'abord premiers assistants, puis deuxièmes, puis troisièmes, ils peuvent arriver en quelques mois à être boulangers en titre avec un salaire d'environ \$ 150 par mois.

Laiteries. — Depuis la prohibition et quoique celle-ci ne soit pas toujours rigoureusement suivie aux Etats-Unis, la consommation de lait a beaucoup augmenté ; grâce aux efforts de la Chambre de commerce, la production après avoir subi un déclin aux environs de Cleveland vers 1916 est de nouveau prospère. Dans la ville même, la principale crèmerie-laiterie est celle de la *Telling-Belle Vernon C^o* formée en 1910 par la réunion de la « Telling Bros, Ice cream C^o » et de la « Belle Vernon-Maples Dairy C^o ».

La compagnie reçoit journallement plus de 80.000 litres de lait brut apporté de fermes situées dans un rayon de 65 kilomètres. Quant à la crème, elle vient de beaucoup plus loin, parfois d'une distance de 150 kilomètres. Après traitement, ces deux produits sont revendus sous forme de lait pasteurisé, crème ordinaire

et fouettée, petit-lait, beurre, et enfin « ice cream », le dessert préféré des Américains. Durant la belle saison la Telling-Belle Vernon fabrique environ 40.000 litres d'ice-cream par jour et utilise à cet effet 250 tonnes de glace.

Le nombre des employés et ouvriers dans la fabrique s'élève à 1.300 dont 10 0/0 sont des femmes. On compte dans la ville un grand nombre d'autres laiteries, telles que *The Clover Meadows Creamery Co*, *The Dairy men's Milk Co*... C'est un fait reconnu de tous les Français en Amérique que le lait qu'on y vend est, en général, supérieur à celui qu'on peut obtenir dans les crèmeries de leur pays, sans doute parce que les laiteries américaines n'écument pas leur lait comme on le fait trop souvent chez nous.

Fabriques de pâtes.— Bien que la ville importe beaucoup de pâtes d'Italie, le plus souvent par l'intermédiaire de ses habitants originaires de ce pays-là, elle possède quatre ou cinq manufactures de pâtes, dont la plus importante est la *Cleveland Macaroni Co* qui fabrique du macaroni et aussi des nouilles, du vermicelle et autres produits de la marque « Golden Age ». Elle utilise pour cette fabrication des farines provenant des minoteries Pillsbury de Minneapolis et de la poudre d'œufs de Chine achetée par l'intermédiaire de courtiers New Yorkais et elle emploie 150 ouvriers, dont 50 femmes, celles-ci étant surtout employées à l'emballage des pâtes.

Fabriques de conserves.— Certes Cleveland ne saurait rivaliser, même de très loin, avec Chicago,

ses abattoir et ses fabriques de conserves ; toutefois par suite de sa situation à la porte du Middle-west, elle possède plusieurs abattoirs et fabriques de conserves spécialement la *Cleveland provision Co* créée en 1879, et qui fabrique du bacon, du jambon et du lard, qu'elle vend en majeure partie (75 0/0) à l'étranger, surtout dans les pays européens : Grande-Bretagne, France, Italie, Norvège et Suède.

L'usine principale est située sur la route du Canal, à proximité de la rivière, et se trouve traversée par le réseau du B. and O. ; elle a, en outre, une succursale dans la 63^e rue Ouest pour les conserves de viande de bœuf. En temps de plein travail, la « *Cleveland Provision Co* » peut abattre jusqu'à 5.000 porcs par jour, mais ce chiffre n'est presque jamais atteint. Ces animaux viennent surtout des fermes de l'Ohio et de l'Indiana, mais parfois on en fait venir aussi de l'Iowa et autres Etats limitrophes. Le nombre des ouvriers varie suivant la production, de 500 à 1.200, surtout des Polonais et autres Slaves et presque tous manœuvres, comme tout le travail se fait mécaniquement et demande non de l'habileté, mais de la force.

Divers. — Mentionnons la *Pilsener products Co* qui fabrique des boissons non alcoolisées, bière, ginger-ale de la marque P. O. C., puis les manufactures de « chewing gum » qui produisent à peu près la moitié de la « gum » consommée aux Etats-Unis.

Enfin, Cleveland devient un centre de confiserie important ; en 1923, les 60 usines de la ville ont fabriqué 33.000.000 livres de bonbons, dont la plus

grande partie ont été consommés ensuite dans la ville (1).

6° L'INDUSTRIE A CLEVELAND EN 1923

Après la grande activité industrielle des années de guerre, il y a eu à Cleveland, comme dans beaucoup d'autres villes, une crise commerciale et financière particulièrement sensible en 1921. Alors qu'en 1920, les transactions dans les banques s'étaient maintenues à une moyenne de \$ 30.000.000 par jour, elles n'atteignaient plus que \$ 21.000.000 au début de 1921, et au mois d'août de cette année-là elles étaient tombées à \$ 17.000.000.

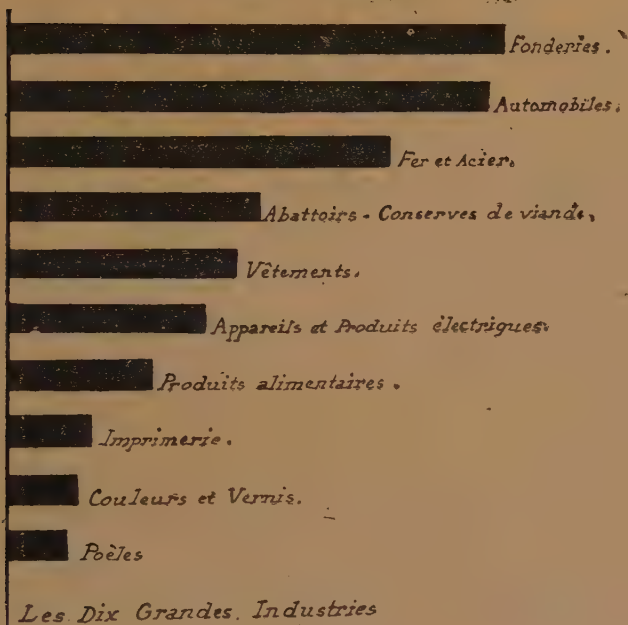
D'après le Cleveland year book de 1922, tandis que le nombre des hauts fourneaux en activité dans l'Ohio en 1920 était de 67, il n'était plus que de 13 en juillet 1921. Les banqueroutes et les faillites se multipliaient; de 9 en moyenne par mois en 1920, elles étaient passées à 32 au cours de 1923; par suite, le chômage devenait un grave problème, car de 76.000 ouvriers dans 100 des plus importantes usines de Cleveland au commencement de 1921, le nombre était tombé à 65.000 en 1922.

La situation semblait grave, mais heureusement un relèvement s'est produit depuis l'automne 1922; le nombre des faillites s'est réduit à 26 par mois et celui des victimes du chômage a beaucoup diminué, puisqu'en 1924, les 100 établissements ci-dessus désignés, comp-

1. *Cleveland year book*, 1924, p. 209.

taient dans l'ensemble, plus de 70.000 ouvriers, après en avoir eu même près de 90.000, mais pour un court espace de temps en 1923 (1).

On constate particulièrement un relèvement des



industries du fer et de l'acier ; en 1922, la production de fonte n'était plus que de 2.031.000 tonnes par mois, mais en 1923, elle s'est élevée à 2,641.000, c'est-à-dire à une moyenne de 220.000 tonnes par mois, alors que même pendant les années d'activité de la guerre, elle n'avait pas dépassé 200.000 tonnes (2).

1. Chiffres donnés dans les « Metal Industries », 149, p. 93.

2. Cleveland year book, p. 158.

Le même renouveau se fait sentir dans l'industrie des automobiles, en 1922, on avait vendu à Cleveland 70.000 autos, dont 25.000 neuves, en 1923, on en a vendu 105.519 dont 43.000 neuves et par suite le nombre des ouvriers dans les fabriques d'automobiles a augmenté de 106 0/0.

Les industries de Cleveland

(D'après les recensements de 1909-1914 1919)

	(En milliers de dollars)		
	1909	1914	1919
Les industries dans leur ensemble....	\$ 271.961	352.418	1.091.577
Les dix industries les plus importantes..			
Fonderies (y compris les fabriques de machines, quincaillerie).....	37.443	50.951	157.024
Automobiles.....	21.404	27.117	154.567
Fer et acier (et produits manufacturés, écrous).....	?	38.685	115.062
Abattoirs et conserves.....	17.192	24.737	74.728
(Vêtements y compris les modes, tricots, fourrures).....	23.104	31.583	69.391
Appareils et produits électriques.....	11.358	14.036	52.324
Produits alimentaires (confiserie, glaces, produits de boulangerie, beurre)....	?	20.486	47.416
Imprimeries.....	9.635	15.986	33.336
Couleurs et vernis..	6.138	10.093	26.487
Poêles.....	4.977	8.621	21.907

CONCLUSION

Si nous jetons un coup d'œil d'ensemble sur cette étude, nous ne pouvons nous empêcher d'être frappés de la rapidité avec laquelle le petit poste de pionniers fondé par Moses Cleaveland et quelques aventureux colons de la Nouvelle-Angleterre est devenu en moins de cent cinquante ans la cinquième ville des Etats-Unis.

Ce n'est pas toutefois une de ces villes-champignons qui, du jour au lendemain, naissent, grandissent et disparaissent. Cleveland n'a pas poussé tout d'un coup ni par bonds irréguliers ; sa croissance a été sûre et continue. De 1830 à 1870, la population de Cleveland a fait plus que doubler de décade en décade ; depuis cette date son accroissement a forcément diminué, mais il reste encore assez élevé et même exceptionnel, puisque de 1900 à 1910 par exemple, Cleveland et Détroit ont été les seules parmi les dix plus grandes villes des Etats-Unis où l'augmentation de population a dépassé 40 0/0.

Nous avons vu comment les facteurs géographiques ont influencé le développement de la ville. Dès le XVIII^e siècle, Washington et Franklin reconnaissaient l'importance de l'embouchure du Cuyahoga avec les deux routes qui s'y croisaient pour le développement

futur de la nation. Rapidement Cleveland allait devenir l'étape nécessaire entre Pittsburgh et Détroit ; plus tard, le canal de l'Ohio lui amena un afflux d'émigrants et facilita ses échanges avec l'Est, le Sud et l'Ouest, et parlant, sa prospérité commerciale commença.

Puis, coup sur coup, nouvelles prodigieuses : La terre était éventrée et les mineurs lui arrachaient les trésors qu'elle avait jusque-là jalousement gardés. Le fer apparaissait dans le voisinage du lac Supérieur et d'autre part, la Pennsylvanie, l'Ohio et la Virginie occidentale exploitaient avec de plus en plus d'intensité leurs mines de charbon. Et Cleveland, située à mi-chemin entre les régions productrices, voyait des usines s'élever, des hauts fourneaux lancer des jets de fumée et de flamme, le fer se transformer en acier et l'acier en machines(1).

Ce fut alors l'ère des chemins de fer : desservie par sept réseaux, dont trois comptent parmi les plus importants des Etats-Unis (le New York Central, le Pennsylvania, le Baltimore and Ohio), Cleveland ne pouvait manquer de s'accroître et de se développer. Mais surtout elle avait l'avantage d'être située sur le bord d'un lac et d'avoir un port naturel, moins bon que celui de Detroit, mais dont elle a su, toutefois, tirer un excel-

1. Comme le fait remarquer Miss Strong dans un article publié par *l'Economic Geography*, Cleveland a par sa situation, un avantage marqué sur les autres ports du lac Erié. « Le pays entre Fairport et Pittsburgh est montueux et dépourvu de larges vallées, pendant que de vastes marécages s'étendent entre le lac aux environs de Sandusky et les terres relativement plates du Sud. Quant au port de Toledo, il est à une distance considérable des mines de charbon. » Strong H., 172, p. 198.

lent parti. Remarquons-le en passant, les cinq plus grandes villes des États-Unis sont des ports : New-York et Philadelphie sur l'Océan Atlantique, Chicago, Detroit et Cleveland sur les Grands Lacs. Parmi ces villes Detroit et Cleveland sont rivales et se suivent de très près (1) ; mais bien que la balance penche encore en faveur de la métropole du Michigan, les habitants de Cleveland ne désespèrent pas de voir leur ville surpasser un jour sa rivale. Dès maintenant, Cleveland est le plus grand marché de fer des États-Unis et lorsqu'elle aura rectifié le cours du Cuyahoga elle sera probablement appelée à un plus grand avenir industriel. Il est presque hors de doute qu'elle dépassera alors Pittsburgh, puisqu'elle a sur cette dernière ville le grand avantage de se trouver plus près des mines de fer.

Cleveland est aussi la « cité des homes », modestes bungalows ou vastes « estates », le long des rues bien ombragées ou sur la berge du lac (2). Ce n'est pas en vain qu'on l'appelle la « Forest city » (la ville de la Forêt), et il est peu de villes aussi agréables et aussi jolies au printemps et à l'automne, quand la verdure passe par tous les tons du roux et de l'or. C'est alors que les parcs, naturels ou artificiels, invitent à la promenade et au repos.

1. En 1920, lors du dernier recensement, Cleveland avait 796,841 habitants et Détroit, 993,678. La valeur des produits manufacturés dans la première des deux villes s'élevait à \$ 1.091.577.000 et à 1.234.520.000 dans la deuxième.

2. Les propriétaires d'immeubles à Cleveland figurent pour 35 o/o dans la population totale, alors qu'ils n'atteignent que 11,7 o/o à New-York, 26,2 o/o à Chicago, 26,6 o/o à Philadelphie, 33 o/o à Indianapolis qui vient, seule, immédiatement après Cleveland sous ce rapport.

Et ce n'est pas tout, Cleveland compte bien d'autres avantages, quoique ceci n'entre pas dans notre sujet, nous ne pouvons résister à l'envie de mentionner : l'université « Western Reserve », une des meilleures aux Etats-Unis et dont l'Ecole de Médecine est justement célèbre. Passerons-nous sous silence « The Case school of applied sciences », l'« Art Museum », les concerts donnés par le « Symphony orchestra », les théâtres où des troupes venues de New-York ou de Chicago font applaudir leurs plus grands succès ? C'est à bon droit que les Clevelanders sont fiers de leur ville, mais ils ne sont pas seuls à l'être, car les étrangers, qu'ils y soient de passage ou à demeure, sont tous attirés et conquis par son charme et entraînés par cette habitude qu'on a en Amérique d'user et... d'abuser des superlatifs, ils ne craignent pas de déclarer que c'est, à leur avis, « the most pleasant city » des Etats-Unis.

Vu, le 12 octobre 1925.
Le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris

FERD. BRUNOT

Vu et permis d'imprimer.
Le Recteur de l'Académie de Paris

P. LAPIE

BIBLIOGRAPHIE

CHAPITRE PREMIER

Les débuts de l'Histoire de Cleveland

1. Annals of the early settlers association. Cleveland.
2. *Avery (Mc Elroy)*. — History of Cleveland and its environs ; the heart of New Connecticut. Chicago (Lewis Publishing Co), 1918, in-4°, 3 vol.
3. Cleveland as it is ; history of Cleveland and statistical exhibit of the trade, commerce and manufacture of the city of Cleveland for the year, 1871. Cleveland, 1872.
4. Cleveland year books, 1921, 1922, 1923, 1924. Cleveland.
5. *Coates (J.)*. — History of Cleveland and Cuyahoga county, 1920, 3 vol.
6. *Farmer (Silas)*. — All about Cleveland, 1897.
7. *Gammel (R.)*. — All about Cleveland, 1905.
8. *Kennedy (J.)*. — History of Cleveland, 1896.
9. *Mc Cabe (J.)*. — Cleveland and Ohio city Directory for the years, 1837 1838. Cleveland, 1838.
10. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland. Chicago (S. J. Clarke), 1910, in-8°, 3 vol , 815 p., 1136 p., 1104 p.
11. *Pasquet (D.)*. — Histoire politique et sociale du peuple américain, t. I. Des origines à 1825. Paris, 1924, in-8°, 410 p.
12. *Peet*. — General business directory for the cities of Cleveland and Ohio for the years 1845-1846. Cleveland, 1846.
13. *Rice (Harvey)*. — Pioneers of The Western Reserve, 1883.
14. Id. — Sketches of western life, 1887.
15. Id. — The city of Cleveland and other sketches, 1892.
16. *Roberts (Ed.)*. — Official report of the centennial celebration of the founding of Cleveland. Cleveland, 1896.
17. *Robison (W.)*. — The city of Cleveland, its history and institutions. Cleveland, 1891.
18. *Smead and Cowles*. — General business directory for the city of Cleveland. Cleveland, 1850.

19. *Urann (C. A.)*. — Centennial history of Cleveland. Cleveland, 1896.
20. *Wallen (J.)*. — Golden history of Cleveland. Cleveland, 1920.
21. Western Reserve historical society. Tracts. Cleveland.
22. *Whittlesey (Ch.)*. — Early history of Cleveland, 1867.
23. World's history of Cleveland, 1896.

CHAPITRE II

Les conditions naturelles de Cleveland

1° SITE ET TOPOGRAPHIE

24. *Avery (Mc Etroy)*. — History of Cleveland (voir 2), vol. 1.
25. *Bownocker (J. A.)*. — Geological survey of Ohio. Fourth series bulletin, 1923.
26. *Gregory (Wm.)*. — Geography of Cleveland. Cleveland, 1910 (Brochure).
27. Neff Petroleum Co. Prospectus with geological reports of Professor A. Winchell, 1866.
28. Ohio State Academy of science, 17^e rapport annuel, vol. 5, part. 4, 1909.
29. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol. 1, p. 15-29.
30. *Rice (Harvey)*. — The city of Cleveland and other sketches, 1892.
31. Western Reserve historical society. Tracts 70 et 73.
32. *Whittlesey (Ch.)*. — Early history of Cleveland, 1867, pp. 1-25.
33. Id. — The physical geology of Eastern Ohio.

2° LE CLIMAT

34. *Alexander (Wm. H.)*. — Climatological history of Ohio, 1924.
35. Annual meteorological summary, 1923. U. S. Department of Agriculture. Weather Bureau of Cleveland (Bureau météorologique de Cleveland).
36. *Gregory (Wm.)*. — The Climate of Cleveland (Journal of Geography, vol. 7, pp. 222-232).
37. *Hyde (G. A.)*. — The weather at Cleveland, Ohio. Cleveland, 1896.
38. Monthly meteorological summaries (janv.-déc. 1924). Bulletins publiés par le bureau météorologique de Cleveland).

3° LES CAMPAGNES

39. Agricultural situation in vicinity of Cleveland (Report of the Agricultural developpement Committee of the Chamber of Commerce, 1916). Cleveland, 1916. Brochure.
40. *Cost of milk*. — (Rapport du même comité).
41. *Cuyahoga county*. — Agricultural society (Annual reports).
42. *Gregory (Wm. M.) et Guitteau (Wm. B.)*. — History and Geography of Ohio. Columbus (Ginn), 1922, 282 p.
43. Ohio Agricultural. Commission (Annual reports).
44. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol. 1, pp. 622-625.
45. U. S. Fourteenth Census for, 1920, vol. VI, part 1, p. 288-321. Washington, 1922.
46. *Whittlesey (Ch.)*. — Early history of Cleveland, 1867.

CHAPITRE III

Le peuplement de Cleveland

47. Cleveland Americanization Committee. Report of work (July, 1917, July 1918). Cleveland, 1918.
48. Cleveland jewish society year book, 1916-1917. Cleveland, 1917.
49. Cleveland year books, 1921-1922-1923-1924.
50. *Cook (Hulda)*. — The Magyars of Cleveland (Americanization Committee). Cleveland, 1919. Brochure, 31 p.
51. *Coulter (Ch.)*. — The Italians of Cleveland, (Americanization Committee). Cleveland. 1919. Brochure, 43 p.
52. id. — The Poles of Cleveland (Americanization Committee) Cleveland, 1919. Brochure, 42 p.
53. *Green (David)*. — The city and its people. Cleveland, 1917. Brochure.
54. id. — The invasion of Cleveland by Europeans. Cleveland.
55. id. — Mission study committee (Rapport) Cleveland, 1906.
56. *Kennedy (J.)*. — History of Cleveland, 1896, pp. 292-353.
57. *Ledbetter (E.)*. — The Czechs of Cleveland (Americanization Committee). Cleveland, 1919. Brochure, 40 p.
58. id. — The Jugoslavs of Cleveland (Americanization Committee). Cleveland, brochure, 30 p.
59. id. — The Slovaks of Cleveland (Americanization Committee). Cleveland, brochure, 32 p.

60. *Miller (R)*. — The school and the emigrant (Survey Committee of The Cleveland foundation). Cleveland, 1916.
61. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol 1, pp. 113-124.

CHAPITRE IV

La Croissance et la vie matérielle de Cleveland

1° LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

2° LA CIRCULATION INTÉRIEURE

62. *Avery (Mc Elroy)*. — History of Cleveland (voir 2), vol. I.
63. *Fleming (H)*. — Railroad and street transportation (Survey Committee of the Cleveland foundation). Cleveland, 1915.
64. — *Kennedy (James)*. — History of Cleveland. 1896.
65. *Mc Cabe*. — Directory of Cleveland and Ohio city for, 1837-1838 (Annuaire).
66. *Orth (Samuel)* — History of Cleveland, (voir 18), vol. 1, 815 p.
67. *Smead and Cowles*. — General business directory for the city of Cleveland. Cleveland. 1850
68. *Whitworth (Bros)*. — Street directory and electric railway guide of Cleveland and suburbs. Cleveland, 1904.
69. *World's history of Cleveland*, 1896.

3° LE SERVICE DES EAUX

70. Association of engineering society. Aug., 1888, vol. 3, n° 10.
71. *Avery (Mc Elroy)*. — History of Cleveland (voir 2), vol. 1.
72. Board of public service, water works division, city of Cleveland (Annual reports Cleveland. 1903-1908).
73. Cleveland water works, 1853-1877 (Reports for years 1853, 1855, 1856, 1857, 1862, 1869, 1876).
74. *Jackson (Daniel)*. — Report of the sanitary condition of Cleveland water supply. Cleveland, 1912.
75. Journal of the Cleveland engineering society, nov. 1916.
76. *Kennedy (J)*. — History of Cleveland, 1896, p. 354-355 ; 407, 409 ; 505.
77. Ordinances, rules and regulations for the management and protection of the city water works. Cleveland, 1881.
78. *Orth Samuel*. — History of Cleveland (voir 10), vol. 1, p. 124-147.
79. *Urann (C. A)*. — Centennial history of Cleveland, 1896.

4° LES EMBELLISSEMENTS. ET LES PARCS

- 80. *Avery (Mc. Elroy)*. — History of Cleveland, 1918 (voir 2), vol. 1.
- 81. Board of Park Commissioners. Annual reports, 1918, 1919, 1920.
- 82. Cleveland year books, 1921-1924. Cleveland.
- 83. *Kennedy (J.)*. — History of Cleveland, 1896, p. 415-421; 537-538.
- 84. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol. 1, p. 167-176.
- 85. Park Commissioners. Annual reports; 1893, 1894, 1895.

5° L'ADMINISTRATION

- 86. Charters of the village and city of Cleveland, publiées par ordre du City Council. Cleveland, 1851.
- 87. Cleveland year books, 1921-1924.
- 88. *Mc. Cabe*. — Cleveland and Ohio city directory for the years 1837-1838. Cleveland, 1838.
- 89. Manual of the municipal city government of the city of Cleveland, 1902-1903. Brochure.
- 90. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol. 1, p. 241-248.
- 91. Proposed charter for the city of Cleveland, prepared and proposed by the charter commission. Cleveland, 1913. Brochure.
- 92. *Smead and Cowles*. — General business directory for the city of Cleveland. Cleveland, 1850.

CHAPITRE V

Les voies de communication et les moyens de transport

1° LES ROUTES

- 93. *Hulbert (A. B.)*. — The Indian thoroughfares (Ohio archaeological and historical society, vol. VIII). Cleveland, 1902.
- 94. *Kennedy (J.)*. — History of Cleveland, 1896, p. 140 et 295.
- 95. Memorandum as to plank roads and turnpike companies in Cuyahoga county as taken from county commissioners.
- 96. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol. 1, p. 681-689.
- 97. *Rice (Harvey)*. — Pioneers of the Western Reserve, 1883.

98. Id. — Sketches of Western Life, 1887.
99. World's history of Cleveland, 1896, p. 82, 87, 161.

2° LE LAC ET LE PORT

100. Annals of early settlers association, vol. 3, n° 1, p. 73-74. Cleveland.
101. America's Merchant Marine, New-York (Bankers Trust Co), 1920.
102. *Avery (Mc Elroy)*. — History of Cleveland (voir 2), vol. 1.
103. The Cleveland Harbor, addresses made before the Committee on rivers and harbors, House of Representatives. Washington, 1896. Cleveland, 1896.
104. Cleveland, Wonder city... Cleveland, 1920. Brochure.
105. *Ely (George)*. — The Great Lakes of North America, 1892.
106. Foreign Commerce and Navigation of the U. S. for calendar year 1922. Washington, 1923.
107. Further Development of the Cleveland harbor. Address before the Chamber of Commerce of Cleveland. Cleveland, 1903. Brochure.
108. *Gahn (H.)*. — Lake ports (Address presented at the Convention of the national association of port authorities. Baltimore, 1914. Brochure.
109. Great Lakes red book for, 1920. Cleveland, 1920.
110. *Kennedy (J.)*. — History of Cleveland, 1896, pages 208, 412-414.
111. *Marwin*. — The American Merchant marine (Its history and romance from 1620 to 1902) New-York, 1919.
112. *Mills (J.)*. — Our inland seas (Their shipping and commerce for three centuries). Chicago (Mc Clurg), 1910.
113. Mitchell and Co's. Marine Directory of the Great Lakes, 1914.
114. *Moody*. — Manual of railroads and corporation securities. New-York, 1920. Industrial section, 3.224 p.
115. The New Cuyahoga river (River straightening recommendation by the Committee on river and harbor improvement of the Chamber of Commerce). Cleveland, 1917. Brochure.
116. Reports of the river and harbor committee of the Chamber of Commerce. Cleveland, 1909-1922.
117. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol. 1, pages 107-111, 689, 730.
118. *Sargent (John)*. — Development of the Cleveland harbor (Western Reserve historical society, tract 28). Cleveland, 1893.

3^e LES CHEMINS DE FER

119. *Avery (Mc Elroy)*. — History of Cleveland (voir 2), vol. 1.
120. Cleveland as it is. History of Cleveland and statistical exhibit of the trade, commerce and manufacture of the city of Cleveland for the year, 1871 (Compiled by J. Wiggins and C^o under the auspices of the Board of trade). Cleveland, 1872.
121. *Fleming (H.)*. — Railroad and street transportation (Survey Committee of the Cleveland foundation). Cleveland, 1915.
122. The greatest highway in the world (Basé sur un article dans l'Encyclopedia Britannica, 1921). Brochure.
123. *Kennedy (J.)*. — History of Cleveland, 1896, pages 317-337, 398.
124. Official guide of Cleveland.
125. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), pages 730-744, vol. 1.
126. *Rose (Wm.)*. — Cleveland industries, 1880-1890. Cleveland, 1890.
127. *Smead and Cowles*. — General business directory for the year, 1850. Cleveland, 1850.
128. Union Station. On Public Square or on lake front (Chamber of Commerce). Cleveland, 1918. Brochure.
129. World's history of Cleveland, 1896, pages 237-240.

CHAPITRE VI

Les Industries de Cleveland

130. America's Merchant marine. New-York (Bankers Trust C^o), 1920.
131. *Avery (Mc Elroy)*. — History of Cleveland (voir 2), vol. 1, chapitre 35.
132. *Berglund (A.)*. — The U. S. Steel corporation (thèse Columbia University), 1907.
133. *Bryner (Edna)*. — The Garment trades (Survey Committee of the Cleveland Foundation). Cleveland, 1916.
134. Civic and welfare activities directory. Cleveland, 1923.
135. The city of Cleveland and its resources (Plain Dealer C^o). Cleveland, 1920.
136. Cleveland, a prediction, édité par the Milliken Works C^o. Cleveland, 1923. Brochure.
137. Cleveland as it is. History of Cleveland... (voir 120).
138. Cleveland Board of trade (Annual reports). Cleveland.

139. Cleveland. Chamber of Commerce (Annual reports), 1905-1924. Cleveland.
140. Cleveland engineering society (Visitors' directory to the engineering works and industries of Cleveland). Cleveland.
141. Cleveland, Fifth city, published by the Convention board of the Chamber of Commerce. Cleveland, 1920.
142. Cleveland, Sixth city, commercial and industrial, published by W. E. Pagan. Cleveland, 1917.
143. Cleveland Stone Co. Cleveland. Brochure.
144. Cleveland's three million market and how to sell it. Cleveland (Plain Dealer), 1923.
145. Cleveland wonder city (edited under the auspices of the city and county public service employees of Cleveland). Cleveland, 1920.
146. Cleveland Woolen Mills (Article tiré du journal « The News », 14 janvier 1909. Cleveland.
147. Cleveland Worsted Mills. Cleveland. Brochure.
148. Cleveland year books. 1921-1924. Cleveland).
149. *Corre (Mary)*. — The Metal industries of Cleveland (A vocational study for Cleveland public schools). Cleveland, 1920. Brochure.
150. Employee representation in industry. Report of the Chamber of Commerce on labor relations. Cleveland, 1920.
151. The Forest city. Cleveland Press Souvenir. Cleveland, 1892. Brochure.
152. Geography of Cleveland, published by the Union Trust Co. Cleveland, 1910. Brochure.
153. *Gregory (Wm M.) and Guitteau (Wm. B.)*. — History and Geography of Ohio (voir 42).
154. *Gregory (Wm M.)* — Shipbuilding on the Great Lakes (Journal of Geography, vol. 6, pages 255-260).
155. *Hurley (Ed. W.)*. — The New Merchant marine. New-York (Century foreign trade serie), 1920, 286 p.
156. Iron trade review, avril 1923.
157. *Lutz (R.)*. — The metal trades (Survey Committee of the Cleveland foundation). Cleveland, 1916.
158. — Wage earning and education (Survey Committee of the Cleveland foundation). Cleveland, 1916.
159. Manual of statistics (Stock exchange handbook). New-York, 1919, 1106 p.
160. *Moody*. — Manual of railroads and corporation securities. New-York, 1920. Industrial section, 3224 p.

161. Paint industry of Cleveland (Article tiré du journal « The News », 10 avril 1909). Cleveland.
162. *Peet*. — General business directory for the cities of Cleveland and Ohio city 1845-1846.
163. *Porter (R.)*. — Cleveland, its industrial status in relation to the traffic of the Great Lakes.
164. *Orth (Samuel)*. — History of Cleveland (voir 10), vol. I, pages 627-640 ; 663-7. Appendice.
165. *Read (M.)*. — The mineral resources of Ohio, tributary to Cleveland, Akron, and Canton. 1879. Brochure.
166. *Rose (Wm.)*. — Cleveland industries, 1880-1890, édité par The Commercial travelers life and accident association of Cleveland). Cleveland, 1910.
167. *Shaw (L.)*. — The building trades (Survey Committee of the Cleveland foundation). Cleveland, 1916.
168. — The printing trades (Survey Committee of the Cleveland foundation), Cleveland, 1916.
169. *Smith (J. R.)*. — Commerce and Industry. New-York (Holt), 1916, 596 p.
170. — Industrial and commercial geography, New-York (Holt), 1913, 914 p.
171. Souvenir book of the Cleveland industrial exposition. June 7-19, 1909. Issued by the Exposition Committee of the Chamber of Commerce. Cleveland, 1909.
172. *Strong (H.)*. — Cleveland. A city of contacts (Economic Geography. July, 1925).
173. U. S. Fourteenth Census for 1920, vol. IX, pages 1181-2 ; 1200-4. Washington, 1923.
174. U. S. Steel Corporation-Annual reports.
175. World's history of Cleveland, 1896.

DIVERS

1. Articles tirés des journaux de Cleveland : The Cleveland Plain Dealer, The News, The Press et The Cleveland Times.
2. Brochures et renseignements communiqués par les usines, soit directement, soit par l'intermédiaire de Mr Wm Gregory.
3. Brochures et renseignements fournis par les divers services publics et la Chambre de Commerce.

